

## Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for scanning. 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 scanning are checked below.

L'Institut a numérisé 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 numérisation sont indiqués ci-dessous.

- |                                     |   |                                     |   |
|-------------------------------------|---|-------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/>            | Coloured covers /<br>Couverture de couleur  | <input type="checkbox"/>            | Coloured pages / Pages de couleur   |
| <input type="checkbox"/>            | Covers damaged /<br>Couverture endommagée   | <input type="checkbox"/>            | Pages damaged / Pages endommagées   |
| <input type="checkbox"/>            | Covers restored and/or laminated /<br>Couverture restaurée et/ou pelliculée   | <input type="checkbox"/>            | Pages restored and/or laminated /<br>Pages restaurées et/ou pelliculées   |
| <input type="checkbox"/>            | Cover title missing /<br>Le titre de couverture manque  | <input checked="" type="checkbox"/> | Pages discoloured, stained or foxed/<br>Pages décolorées, tachetées ou piquées  |
| <input type="checkbox"/>            | Coloured maps /<br>Cartes géographiques en couleur  | <input type="checkbox"/>            | Pages detached / Pages détachées  |
| <input type="checkbox"/>            | Coloured ink (i.e. other than blue or black) /<br>Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)  | <input checked="" type="checkbox"/> | Showthrough / Transparence  |
| <input type="checkbox"/>            | Coloured plates and/or illustrations /<br>Planches et/ou illustrations en couleur   | <input checked="" type="checkbox"/> | Quality of print varies /<br>Qualité inégale de l'impression  |
| <input type="checkbox"/>            | Bound with other material /<br>Relié avec d'autres documents  | <input type="checkbox"/>            | Includes supplementary materials /<br>Comprend du matériel supplémentaire   |
| <input type="checkbox"/>            | Only edition available /<br>Seule édition disponible  | <input type="checkbox"/>            | Blank leaves added during restorations may<br>appear within the text. Whenever possible, these<br>have been omitted from scanning / Il se peut que<br>certaines pages blanches ajoutées lors d'une<br>restauration apparaissent dans le texte, mais,<br>lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas<br>été numérisées. |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Tight binding may cause shadows or distortion<br>along interior margin / La reliure serrée peut<br>causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la<br>marge intérieure. |                                     |   |

Additional comments /  
Commentaires supplémentaires:

Pagination multiple.

Une partie du Documents de la Session no 6 n'est pas imprimé.

Documents de la Session no 6, Rapport du Ministre des Travaux Publics ...  
1876, pages 131 & 170 comportent une numérotation fautive : p. 31 & 17.

Documents de la Session no 6, Rapport de l'ingénieur en chef des Travaux  
Publics ... Montréal, page 35 comporte une numérotation fautive : p. 3.

Documents de la Session no 7, page 43 comporte une numérotation fautive :  
p. 4.

Documents de la Session no 7, page 228 comporte une numérotation  
fautive : p. 22.

# DOCUMENTS DE LA SESSION.

J

103

H63

1877

V.6

---

VOLUME 6.

---

QUATRIÈME SESSION DU TROISIÈME PARLEMENT

DE

CANADA.

---

SESSION DE 1877.

---



---

VOLUME X.

## LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

## VOLUME X.—SESSION 1877.

## PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

No.	No.		
Actes provinciaux, désaveu d'.....	89	Chemin de fer de Kennébec, cond. ct. de malle..	177
Agents financiers.....	35	“ Pacifique, Canada.....	57
Agent-général, Londres.....	29	“ Québec à St. Jean.....	125
Agriculture, rapport de l'.....	8	Chenal de la barre du Fer-à-Cheval.....	106
Aiguilles de croisement, chemins de fer.....	152	Chenal Ecarté.....	36
Alambics illicites.....	138	Chirurgiens sur les steamers britanniques.....	45
Annonces.....	30	Citadelle de Québec.....	49
Approvisionnement d'eau, édifices publics.....	6	Collège McGill.....	28
Arichat-Ouest, brise-lames.....	107	Collège militaire, Kingston.....	34
Articles fabriqués.....	40	Collet, M., maître de poste.....	60
Assurances, rapport des.....	12	Colombie-Britannique, malles de la.....	180
Assurance Royale Canadienne, compagnie d'.....	12	Colwell, Wm., écr.....	155
Autorités de pilotage, C.-B.....	109	Commerce et Navigation, rapport du.....	1
Baie St. Paul, rapport de Kingsford.....	74	Commissaires des Sauvages, N.-E.....	51
Balances périmées.....	97	Commissaires du havre de Montréal.....	33, 120-167
Banques.....	18	Commissaires du havre de Québec.....	182
Baptêmes, mariages, etc.....	19	Commission des frontières de l'A. B. du Nord.....	191
Barnard, F. J., écr.....	83	Commission du chemin de fer du Nord.....	10
Barrage ou claires.....	128	Communication à la vapeur, I. P.-E.....	101
Bassin de radoub d'Esquimalt.....	124	Compagnie d'Assurance Agricole du Canada.....	12
Bétail, importation de.....	170	Compagnies de télégraphe sous-marin.....	119
Bétail, importations et exportations.....	61	Comptes publics.....	2
Bibliothèque du Parlement.....	16	Conducteur de malle, ch. de fer de Kennébec.....	177
Billets fédéraux.....	80	Conservation du buffle, Nord-Ouest.....	149
Blake, Hon. E., mission.....	13	Cour de Vice-Amirauté.....	54
Bloomsbury, maître de poste de.....	58	Cour Suprême.....	27
Brise-lames, Arichat-Ouest.....	107	Cornock, Wm., écr.....	176
Brise-lames à L'Islet.....	159	Cove Field, Québec.....	136
Brises-lames de Victoria.....	47	Creighton, Joseph, écr.....	69
Brise-lames, Pointe Escominac.....	160	Criminels, extradition de.....	17
Budget.....	2	Dewe, John, écr.....	185
Budget supplémentaire.....	2	Dépenses imprévues.....	25
Buffle, conservation du.....	149	Dépôts du gouvernement, banque d'Ontario.....	179
Bureaux de Poste et de Douane du Canada.....	123	“ “ dans les banques.....	137
Bushby, Arthur T., écr.....	148	Digue (Dominion).....	46
Campbelton et Paspébiac, malles de.....	169	Dragage du Chenal Ecarté, ..	36
Canada Central, prolongement du.....	193	Droits de phares sur les navires canadiens.....	156
Canal de la Culbute.....	114	Droit sur le malt.....	93
Canal Lachine.....	189	Eaux non-sujettes à la marée, N.B.....	135
Canal Rideau.....	141	Ecluses du Fort Francis.....	88
Canal St. Pierre.....	79, 158	Edifices publics, approvisionnement d'eau.....	6
Carpenter et Oie.....	192	Elargiss. du canal entre le lac Erié et Montréal.....	6
Casernes des Jésuites, Québec.....	26	Emprunt, Londres.....	39
Cautions et sûretés.....	31	Esquimalt, bassin de radoub d'.....	124
Chambly et Cultivateur, vapeurs.....	171	Exploration géologique du Canada.....	194
Changement de chars sur chemins de fer.....	72	Exposition de la Nouvelle-Galles du Sud.....	24
Charbonneau P. et Côté P.....	147	Exposition Internationale, Philadelphie.....	102
Chargement sur le pont des navires.....	164	Force de milice volontaire du Canada.....	82
Chars sur chemins de fer, changement mutuel.....	72	Fret, chemins de fer du gouvernement.....	78
Chemins de fer dans la Nouvelle-Ecosse.....	49	Gardiens de glissoires, rivière Ottawa.....	181
“ “ le Nouveau-Brunswick.....	42	Goëlette <i>Napier</i> .....	131
Chemins de fer du gouvernement.....	78, 161	Gouvernement, annonces du.....	30
“ du gouvernement.....	78	Graham, Wm.....	87
“ Ile du Prince-Edouard.....	165		
“ Intercolonial.....	25		

	No.		No.
Grand Bras d'Or, maître de poste de.....	62	Notre-Dame-de-Grâce, B. P.....	129
Grand Bras d'Or, officiers prépos. aux saisies.....	63	Offenses capitales.....	43
Grande-Ile, pont sur le coursier de déchar. à la	113	Officiers du gouvernement, I. du P.-E.....	146
Grand Sceau, province de la N.-E.....	86	Pacifique, chemin de fer du.....	57
Grand-Tronc, chemin de fer du.....	55	Palais de Justice, district de Kamouraska.....	183
Grand-Tronc, retardement des malles.....	142	Parry Sound, havre de.....	150
Gypse.....	64	Pêches de l'achigan et du gaspareau.....	188
Havre de la Baie Asby, Victoria.....	122	Pêche de l'éperlan.....	108
Havre de Cascumpec.....	139	Pêches, abolition des, etc.....	157
“ Eagle.....	84	Pêcheurs, St. Laurent.....	37
“ Goderich, travaux du.....	75	Pénitenciers, rapport des.....	15
“ Ingonish.....	67	Personnel judiciaire, district de Montréal.....	118
“ Montréal, commissaires du.....	120	Petite Baie des Glaces, droits de havre.....	111
“ Parry Sound.....	150	Phare de Rondeau.....	90
“ Port Hood.....	115	Poids et mesures, actes des.....	53
“ Toronto.....	112	Pointe Escuminac, brise-lames.....	160
Hôpital de marine, Sydney.....	71	Police fédérale.....	92
“ Québec.....	56	Pompes à vapeur à incendie.....	22
Houille importée en Canada.....	105	Pont sur le coursier de décharge, Grande-Ile..	113
Ile du Portage.....	178	Port Hood, havre de.....	115
Ile du Prince-Edouard, services judiciaires.....	172	Québec au lac St. Jean, chemin de fer de.....	125
Immigration, département de l', Londres.....	29	Rails d'acier.....	77
Impressions et papeterie, départem. des Postes	57	Rails de fer, prêt de.....	161
Ingonish, havre d'.....	69	Rails, vieux.....	50
Intérieur, rapport du ministre de l'.....	11	Rapport d'ingénieurs.....	145
Jonction de Scott, malles.....	85	Rapport d'ingénieurs, prolongement du C. C.	193
Journaux qui ont payé des frais de port.....	166	Relevés de la rivière Sydenham.....	73
Kamouraska, Palais de Justice de.....	183	Retardement des malles.....	142
Kidston, Wm., écr.....	154	Retraite, mise à la.....	21
Kingsford, Wm., rapport de, Baie St. Paul....	74	Revenu de l'Intérieur, rapport du.....	4
Lac Huron, service de la malle sur le.....	70	Revenu payé par chaque province du Canada..	103
Lagacé, Benjamin, écr.....	190	Rioux, Nicolas, seigneurie de.....	91
Langmuir, M., rapport de.....	56	Rivière de l'île à la Perdrix.....	66
Le Crédit Foncier.....	95	Rivière Rideau, pont sur la.....	116
Lettres non-payées d'avance.....	187	Rivière St. Jean, N.-B.....	117
Liqueurs enivrantes, vente de.....	110	Rivière Sydenham, relevés de la.....	73
L'Islet, brise-lames.....	159	Sac de malle, perte de.....	126
Loranger, l'hon. juge.....	44	Sauvages de Tobique.....	94
Macdonald, très hon. Sir J. A.....	195	Secrétaire d'Etat, rapport du.....	9
Maître-Général des Postes, rapport du.....	3	Sénateurs, nomination de nouveaux.....	68
Maîtres de havre, nomination des.....	174	Service Civil.....	144
Malles de Campbellton et Paspébiac.....	169	Service de la malle sur le lac Huron.....	70
Malles de la Colombie-Britannique.....	180	Sifflet d'alarme, Cap D'Or.....	173
Malles de la Jonction de Scott.....	85	Sorel et St. Jean, maîtres de havre de.....	174
Malles de Sydney à la Baie aux Vaches.....	81	Stations de douanes de Victoria et Kootenay..	133
Malles de Wallace et Malagash.....	38	Statistiques des chemins de fer.....	143
Malt, droit sur le.....	93	Statuts.....	20
Manitoba.....	41	St. Augustin, maître de poste de.....	175
Marine et Pêcheries, rapport de la.....	5	St. François, en haut, maître de poste de.....	168
Marine marchande.....	99	St. Jean l'Evangeliste, B. P.....	184
Marquette, Manitoba, terres à bois dans.....	151	St. Laurent, pêcheurs du.....	37
Milice, rapport de la.....	7	Sucre importé, etc.....	65
Miliciens de 1812-15.....	76	Sydney à la Baie aux Vaches, malles.....	81
Ministre de la Justice, mission du.....	13	Terres des Sauvages, C.-B.....	153
Moffatt, Robert, écr.....	162	Traité de Washington.....	14
Morris, Hon. Alex.....	52, 121	Travaux publics, rapport des.....	6
Mowat, John, écr.....	127	Union postale de Berne.....	96
Musée de Montréal.....	140	Vente des terres de l'artillerie.....	163
Nase, J. Murray, écr.....	186	Vice-Amirauté, Cour de.....	54
Navigations des canaux américains.....	164	Victoria et Kootenay, stations de douanes.....	133
Navires canadiens, droits de phares sur les....	156	Vieux Chateau St. Louis.....	32
Navires canadiens vendus en France.....	100	Wallace et Malagash, malles de.....	38
Newcastle, O., établissement de pisciculture de.	134	Warren, Wm., écr.....	132
Nicolas Rioux, Seigneurie de.....	91		
Norris, J. G., écr.....	130		
Northern Light.....	98		

# LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

CLASSÉS PAR ORDRE NUMÉRIQUE ET EN VOLUMES.

## MATIÈRES DU VOLUME No. 1.

- No. 1... **COMMERCE ET NAVIGATION** :—Tableaux du Commerce et de la Navigation du Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1876.

## MATIÈRES DU VOLUME No. 2.

- No. 2... **COMPTES PUBLICS DU CANADA** :—Pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.  
**BUDGET** :—Estimations des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1878.

— SUPPLÉMENTAIRE :—Pour l'année expirant le 30 juin 1877, pour pêcheries.

— Pour l'année expirant le 30 juin 1877.

— Pour l'année expirant le 30 juin 1878.

- No. 3... **MAITRE-GÉNÉRAL DES POSTES** :—Rapport du, pour l'année expirée le 30 juin 1876.

## MATIÈRES DU VOLUME No. 3.

- No. 4... **REVENU DE L'INTÉRIEUR** :—Rapport, états et statistiques des revenus de l'intérieur du Canada, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

— SUPPLÉMENT No. 1 :—Statistiques des canaux, pour l'année 1876.

— SUPPLÉMENT No. 2 :—Rapport, poids et mesures, pour l'année 1876.

— SUPPLÉMENT No. 3 :—Rapport, falsification des substances alimentaires pour l'année 1876.

## MATIÈRES DU VOLUME No. 4.

- No. 5... **MARINE ET PÊCHERIES** :—Neuvième rapport annuel du département de la, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

— SUPPLÉMENT No. 1 :—Liste des phares sur les côtes, rivières et lacs du Canada, le 31 décembre 1876.

— SUPPLÉMENT No. 2 :—Rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur pour l'année expirée le 31 décembre 1876.

## MATIÈRES DU VOLUME No. 5.

**MARINE ET PÊCHERIES** :—SUPPLÉMENT No. 3 :—Rapports des observations météorologiques, magnétiques et autres du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1876.

— SUPPLÉMENT No. 4 :—Rapport du commissaire des pêcheries, pour l'année expirée le 31 décembre 1876.

## MATIÈRES DU VOLUME No. 6.

- No. 6... TRAVAUX PUBLICS :—Rapport du ministre des, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.  
 ———— — Rapport de l'ingénieur en chef, sur le progrès de l'élargissement du canal entre le lac Erié et Montréal.  
 ———— APPROVISIONNEMENT D'EAU, EDIFICES PUBLICS :—Contrat entre les commissaires de l'aqueduc de la cité d'Ottawa et Sa Majesté la reine Victoria, pour fournir de l'eau aux édifices du Parlement et les départements, les ateliers, le bureau de poste, etc., Ottawa, et à Rideau Hall. (*Pas imprimé.*)
- No. 7... MILICE :—Rapport sur l'état de la milice pour le Canada, pour l'année 1876.
- No. 8... AGRICULTURE :—Rapport du ministre de l'Agriculture du Canada, pour l'année 1876.

## MATIÈRES DU VOLUME No. 7.

- No. 9... SECRÉTAIRE D'ETAT DU CANADA :—Rapport du, pour l'année expirée le 31 décembre 1876.
- No. 10... COMMISSION DU CHEMIN DE FER DU NORD :—Message avec le rapport d'une commission nommée par un ordre en Conseil du 22 juillet 1876, pour s'enquérir des affaires de la Compagnie de chemin de fer du Nord du Canada.
- No. 11... INTÉRIEUR :—Rapport du département de l'Intérieur, pour l'année expirée le 30 juin 1876.
- No. 12... ASSURANCES :—Rapport du surintendant des, pour l'année expirée le 31 décembre 1875.  
 PARTIE II.  
 ———— Aperçu des rapports des compagnies d'assurance en Canada, pour l'année 1876. (*Avant le rapport du surintendant des assurances.*)  
 ———— COMPAGNIE D'ASSURANCE ROYALE CANADIENNE :—Réponse à une adresse, rapports de la, qui ont été faits en vertu de 36 Victoria, ch. 99, sect. 16, et de 31 Victoria, chap. 48. Aussi, rapports des opérations de la dite compagnie, dans les Etats-Unis d'Amérique, en vertu de 31 Vict., chap. 48, des actes du Parlement du Canada, et des formules B et C des dits actes. (*Pas imprimée.*)  
 ———— Un état complet des biens et affaires de la Compagnie d'assurance Agricole du Canada, incorporée en 1872, par l'acte du Canada, 25 Vict., chap. 104—tel état devant être donné sous serment, tel que requis par l'acte du Canada, 38 Vict. chap. 20, et donner une liste des actionnaires, du montant du capital souscrit et versé, et de la résidence de chaque actionnaire, etc. (*Pas imprimé.*)
- No. 13... MINISTRE DE LA JUSTICE.—MISSION EN ANGLETERRE :—Relativement à l'extradition des criminels ; à la juridiction maritime sur les eaux de l'intérieur, et aux instructions royales et la commission du Gouverneur-Général, particulièrement en ce qui concerne la prérogative du pardon.
- No. 14... TRAITÉ DE WASHINGTON :—Réponse à une adresse, correspondance entre les gouvernements du Canada et des Etats-Unis, au sujet de la prétendue violation du traité de Washington.  
 ———— Rapport du comité du Conseil Privé qui a eu sous considération les longs et sérieux retards dans l'organisation de la commission qui devait s'assembler à Halifax pour la considération de certains articles du traité de Washington.  
 ———— Correspondance qu'il peut y avoir au sujet de l'article XX du traité de Washington. (*Pas imprimée.*)

## MATIÈRES DU VOLUME No. 8.

- No. 15... PÉNITENCIERS :—Rapport de l'honorable Ministre de la Justice concernant les pénitenciers, pour l'année expirée le 31 décembre 1876.
- No. 16... BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT :—Rapport du bibliothécaire sur l'état de la.
- No. 17... CRIMINELS, EXTRADITION DE :—Etat relatif aux cas d'extradition de criminels en vertu de traités entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis.

- No. 18... BANQUES :—Liste des actionnaires des diverses banques du Canada, en conformité de l'acte 34 V., c. 5, s. 12. (*Pas imprimée.*)
- No. 19... BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPULTURES :—Etat général des, pour certains districts de la province de Québec, pour l'année 1876. (*Pas imprimé.*)
- No. 20... STATUTE :—Rapport officiel de la distribution des statuts du Canada, 39 Vic., 3e sess. du 3e Parl. 1876. (*Pas imprimé.*)
- No. 21... RETRAITE, MISES À LA :—Allocations et gratifications en vertu de l'acte 33 Vic., ch. 4.
- No. 22... POMPES À VAPEUR À INCENDIE.—Réponse à ordre, pompes à vapeur à incendie importées en Canada, d'où importées, etc., depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 22 mars 1876. (*Pas imprimée.*)
- No. 23... DÉPENSES IMPRÉVUES :—Etat des paiements chargés aux dépenses imprévues, en vertu d'ordres en Conseil, depuis le 1er juillet 1876 jusqu'à date, conformément à l'acte 39 Vic., chapitre 1, cédule B. (*Pour distribution seulement.*)
- No. 24... EXPOSITION DE LA NOUVELLE-GALLES DU SUD :—Etat des dépenses au compte de l'exposition de la Nouvelle-Galles du Sud, en vertu d'un mandat spécial de son Excellence le Gouverneur-Général, daté le 21 décembre 1876, pour \$25,000. (*Pas imprimé.*)
- No. 25... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Etat des réclamations faites par des particuliers ou des corporations en rapport avec la construction du chemin de fer Intercolonial, dans les limites de la province de Québec. (*Pas imprimé.*)
- Noms des divers évaluateurs qui ont été employés sur l'Intercolonial, dans les comtés de Témiscouata et de Rimouski, pour l'achat de terrains et l'évaluation de dommages. (*Pas imprimés.*)
- Réclamations produites au gouvernement pour les dommages causés par l'expropriation de terrains dans les dits comtés, et le montant alloué par les évaluateurs pour chacune de ces réclamations. (*Pas imprimées.*)
- Etat indiquant la dépense encourue par le gouvernement du Canada dans la construction de l'embranchement près de la Baie Courtney, vers le quai de ballastage, dans la cité de St. Jean. N.B., et pour l'achat de la propriété du quai Rankin comme terminus en eau profonde pour le dit chemin de fer. (*Pas imprimé.*)
- Contrat pour la construction d'une toiture en fer à la station d'Halifax; ainsi que les soumissions pour le dit contrat.
- Soumissions reçues pour la construction d'une station à voyageurs à Halifax; correspondance, etc. (*Pas imprimées.*)
- Correspondance se rattachant aux paiements faits à J. F. B. McCready et autres, du comté de Kings, pour dommages allégués avoir été causés par le feu, chemin de fer Intercolonial, et autres causes. (*Pas imprimée.*)
- Correspondance entre les autorités de St. Jean. N. B., et le gouvernement du Canada, dans le cas du Prolongement de la Baie Courtney du chemin de fer Intercolonial, jusqu'au quai de ballastage, et les terrains requis pour ces travaux. (*Pas imprimés.*)
- Correspondance entre le gouvernement et les parties intéressées de la paroisse du Bic, eu égard au changement de l'emplacement de la station du chemin de fer au dit endroit;—aussi, avec les parties intéressées de la paroisse de St. Octave de Métis, et des paroisses environnantes, demandant que la station de St. Octave soit placée dans un lieu plus convenable. (*Pas imprimée.*)
- Correspondance, entre les ouvriers sur la section 8 du chemin de fer Intercolonial et le gouvernement, se rattachant au non-paiement de leurs gages pour travaux faits sous le contrôle de John O'Donnell, agent de Duncan McDonald, entrepreneur de la dite section. (*Pas imprimée.*)
- Etat des accidents arrivés sur le chemin de fer Intercolonial dans le comté de Northumberland—le nombre de bestiaux tués, ainsi que les causes de ces accidents; aussi une liste des réclamations et des montants payés. (*Pas imprimé.*)
- Etat indiquant les ventes mensuelles de billets de saison et commués, à chaque station sur le chemin de fer Intercolonial, pour une période de dix-huit mois avant le 31 décembre dernier. (*Pas imprimé.*)

- No. 25... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Etat indiquant toutes les réclamations contre le chemin de fer Intercolonial pour dommages ou pertes de toutes sortes causés à des particuliers par l'exploitation du dit chemin pendant l'année 1876. (*Pas imprimé.*)
- Etat donnant de complets renseignements au sujet de l'arrangement entre le gouvernement et la compagnie des charrs-palais Pullman, en vertu duquel ses charrs sont placés sur le chemin de fer Intercolonial. (*Pas imprimé.*)
- Etat indiquant les divers tarifs pour le transport du fret sur le chemin de fer Intercolonial depuis le 1er janvier 1875, ainsi que les divers changements faits à ceux ; aussi, indiquant les taux spéciaux accordés depuis le 1er janvier 1876 à des personnes, compagnies ou stations particulières. (*Pas imprimé.*)
- Correspondance relative à la propriété sur le chemin de la Savane, dans le comté de St. Jean, N. B., alléguée avoir été endommagée par le feu de locomotives. (*Pas imprimé.*)
- Etat des soumissions faites depuis le 30 juin 1875 jusqu'au 31 décembre 1876, etc., pour roues, essieux, ressorts et autres accessoires, et pour bâtisses, abris à neige, etc., y compris les noms des soumissionnaires. (*Pas imprimé.*)
- Correspondance avec la compagnie dite "Phoenixville Iron Company," ou toute autre personne agissant au nom d'une compagnie dans l'Etat de Pensylvanie, relativement à des offres pour toitures en fer, superstructures de ponts, plateformes tournantes, machines à vapeur, charrs, etc., depuis le 31 décembre 1875. (*Pas imprimé.*)
- Ordres en Conseil et correspondance concernant la nomination de M. James McAllister au poste de caissier du chemin de fer Intercolonial, la création de la charge d'auditeur fédéral à Moncton, la translation de M. McAllister à cette dernière charge, la nomination de M. Charles D. Thompson au poste de caissier, le renvoi subséquent de M. Thompson, l'abolition de la charge d'auditeur fédéral et la réinstallation de M. James McAllister au poste de caissier ; aussi, au sujet des dispositions prises ultérieurement à l'égard de M. Thompson. (*Pas imprimés.*)
- Etat des accidents arrivés sur le chemin de fer Intercolonial depuis le 1er juillet dernier, le lieu et la nature de l'accident, et le dommage causé, etc. (*Pas imprimé.*)
- Contrats pour le transport des malles entre Wallace, dans le comté de Cumberland, et la station de Grenville, sur le chemin de fer Intercolonial, desservant les bureaux intermédiaires à Wallace Bridge, Six Mile Road, etc., jusqu'au 1er novembre dernier, quand la desserte de ces bureaux fut transférée à la station de Wentworth, ainsi que le contrat pour ce dernier service et le montant payé. (*Pas imprimés.*)
- Rapport de tous les mesurages et estimations des diverses espèces de travaux exécutés sur la section 16, chemin de fer Intercolonial, par MM. King et Gough, et subséquentement par J. C. Gough, indiquant aussi les quantités et espèces réelles de travaux exécutés et dont il a été fait rapport. (*Pas imprimé.*)
- Correspondance relative au charbon allégué avoir été retenu, confisqué, etc. (*Pas imprimée.*)
- Correspondance en vertu de laquelle les employés du chemin de fer Intercolonial sont assurés par la Compagnie de Garantie du Canada. (*Pas imprimée.*)
- Etat indiquant en vertu de quelle autorité deux maisons avec étabes et dépendances furent construites, l'été dernier, à Moncton, pour l'usage de l'ingénieur local et du surintendant du trafic du chemin de fer Intercolonial ; le montant dont la dépense était autorisée et le montant réellement dépensé. (*Pas imprimé.*)
- Dépenses encourues pour changer la largeur de la voie du chemin de fer Intercolonial, et indiquant comment ces dépenses sont classifiées dans les comptes du chemin de fer. (*Pas imprimées.*)
- Description et prix de chacun des travaux du chemin de fer Intercolonial, non imputables aux frais d'entretien ordinaires, qui ont été exécutés pendant les deux années expirées le 31 décembre 1876. (*Pas imprimés.*)
- Etat indiquant (1) tout arrangement fait pour assurer les employés de l'Intercolonial contre les accidents ; (2), les déductions mensuelles sur leurs gages ou salaires, à compte de la dite assurance ; et (3), les détails de toutes sommes payées par le chemin de fer à compte de telle assurance. (*Pas imprimé.*)



- No. 25... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Etat de toutes les dépenses faites pour construire le restaurant, agrandir le magasin d'entrepôt, construire des hangars pour le fret, etc., et autres travaux de même nature exécutés dans la cour de la station du chemin de fer, à Moncton, durant l'année 1876. (*Pas imprimé.*)
- Etat indiquant le nombre et les noms des personnes qui ont voyagé gratis sur l'Intercolonial et ses embranchements, depuis le 1er janvier 1876 jusqu'au 1er mars 1877; indiquant aussi en vertu de quelle autorité ces billets gratis ont été accordés. (*Pas imprimé.*)
- Etat indiquant le coût total du wagon appelé le wagon-palais du surintendant, y compris l'ouvrage fait par les artisans employés par les autorités du chemin de fer, etc. (*Pas imprimé.*)
- Etat de tous les paiements faits, en sus de leur salaire, au surintendant général et à tout employé du chemin de fer, y compris les conducteurs, chefs de gares et préposés aux billets, pendant l'année 1876. (*Pas imprimé.*)
- Etat indiquant les noms des employés du chemin de fer Intercolonial, résidant dans le comté de Northumberland—la date de leur nomination, leur nationalité, et le nombre d'entre eux qui étaient résidents du dit comté à la date de leur nomination, ainsi que les gages qu'ils reçoivent. (*Pas imprimées.*)
- No. 26... CASERNES DES JÉSUITES :—Réponse et réponse supplémentaire à une adresse, correspondance entre le gouvernement du Canada et celui de Québec, au sujet des casernes des Jésuites dans la cité de Québec, etc.
- No. 27... COUR SUPRÊME :—Règlements et statuts faits par les juges de la Cour Suprême et d'Echiquier depuis la dernière session. (*Pas imprimés.*)
- Réponse à une adresse, nombre de poursuites intentées devant la Cour Suprême, et le nombre de jugements rendus par la dite Cour. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à une adresse, correspondance entre les gouvernements du Nouveau-Brunswick et du Canada, au sujet d'obtenir l'opinion de la Cour Suprême sur la question des pouvoirs de la législature locale d'accorder ou refuser des licences pour la vente des liqueurs spiritueuses.
- No. 28... COLLÈGE MCGILL :—Copie de tout contrat ou arrangement entre le gouvernement du Canada et le collège McGill, concernant une propriété, située dans la cité de Montréal, connue sous le nom de Palais de Cristal, et antérieurement occupée par le Bureau des Arts et Manufactures, et ensuite par le Conseil des Arts et Manufactures de la province de Québec. (*Pas imprimée.*)
- No. 29... IMMIGRATION, DÉPARTEMENT DE L', LONDRES :—Réponse à adresse, état des montants dépensés pour le bénéfice du Canada dans le bureau de l'immigration du gouvernement à Londres, Angleterre, et de toutes dépenses s'y rattachant, depuis le 30 juin jusqu'au 1er janvier dernier; aussi, la correspondance entre le gouvernement du Canada et son agent général, à Londres, relative aux changements dans le bureau de l'immigration à Londres. (*Pas imprimée.*)
- No. 30... ANNONCES :—Réponse à adresse, état indiquant les journaux auxquels le gouvernement a donné des annonces, pour les années 1872, 1873, 1874 et 1875, dans chacune des provinces du Canada, etc. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à ordre, état des dépenses durant les années 1874, 1875 et 1876, pour annonces du gouvernement ou tout autre service public dans les journaux du Canada; aussi, le montant payé pour abonnements.
- No. 31... BONS ET SURETÉS :—Etat des bons et sûretés enregistrés au département du Secrétaire d'Etat du Canada, en date du 16 février 1877. (*Pas imprimé.*)
- No. 32... VIEUX CHATEAU ST. LOUIS :—Réponse à adresse, correspondance entre le gouvernement du Canada et celui de Québec, relative à l'échange d'une propriété appelée "Vieux Château St. Louis," dans la cité de Québec, pour celle de l'hôpital et des casernes des officiers, sur la rue St. Louis, dans la dite cité.
- No. 33... COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTREAL :—Réponse à adresse, état des salaires, honoraires et indemnité payés par les commissaires du havre de Montréal, à aucun membre ou employé de la dite Commission du Havre, depuis 1872. (*Pas imprimée.*)
- No. 34... COLLÈGE MILITAIRE, KINGSTON :—Réponse à ordre, nombre d'aspirants pour admission au collège militaire à Kingston, de chaque province, distinguant ceux d'origine française des autres. (*Pas imprimée.*)

- No. 35...** AGENTS FINANCIERS, ETC.—Réponse à ordre, état de tout montant à l'avoir du Canada dans aucune banque, ou entre les mains d'aucun agent financier, ou autres personnes chez qui ces montants sont déposés en Canada ou ailleurs. (*Pas imprimée.*)
- No. 36...** CHENAL ECARTÉ, ETC. :—Réponse à ordre, toute dépense, détaillée, encourue pour le dragage d'un chenal à l'entrée du chenal Ecarté, dans le lac Ste. Claire. (*Pas imprimée.*)
- No. 37...** PÊCHEURS, ST. LAURENT :—Réponse à adresse, correspondance entre les gouvernements fédéral et local de la province de Québec, concernant la détresse des pêcheurs résidents et des négociants qui demeurent sur le côté nord du fleuve St. Laurent, en Canada. (*Pas imprimée.*)
- No. 38...** WALLACE ET MALAGASH :—Réponse à ordre, contrat pour le transport de la malle entre Wallace et Malagash, dans le comté de Cumberland, etc. (*Pas imprimée.*)
- No. 39...** EMPRUNT :—Réponse à adresse, prospectus du ministre des Finances à Londres pour le dernier emprunt—un état du temps accordé pour la réception des soumissions, et l'époque à laquelle ces soumissions ont été fermées, ainsi que les montants offerts par les partis qui ont soumissionnés, et accordés à chacun d'eux respectivement.
- No. 40...** ARTICLES FABRIQUÉS :—Réponse à ordre, indiquant les nature et valeur générales des articles fabriqués importés en Canada des Etats-Unis pendant les années 1874, 1875 et 1876.
- No. 41...** MANITOBA :—Réponse à ordre, lettres entre le gouvernement du Canada et celui de Manitoba, relatives à l'aide devant être accordée aux colons. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à ordre, état de toutes terres remises au gouvernement de Manitoba par le gouvernement du Canada, pour chemins. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à ordre, correspondance relative à la distribution de terres des Métis, dans la province de Manitoba. (*Pas imprimée.*)
- No. 42...** CHEMINS DE FER, NOUVEAU-BRUNSWICK :—Réponse à adresse, correspondance entre le gouvernement du Canada ou des compagnies dans le Nouveau-Brunswick, depuis le 1er janvier 1874, relative à l'aide devant être donnée pour la construction de chemins de fer dans cette province. (*Pas imprimée.*)
- No. 43...** OFFENSES CAPITALES :—Réponse à ordre, toutes condamnations pour offenses capitales entre le 1er juillet 1867 et le 31 décembre 1876, indiquant les noms des condamnés, la nature du crime, l'action de l'Exécutif et la date.
- No. 44...** LORANGER, l'hon. M.—Réponse à adresse, pétitions le T. D. Latour et autres, datées le 5 juin 1874 et le 2 novembre 1875, présentées au gouvernement, concernant l'hon. juge Loranger, et toute correspondance y relative. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à adresse, pétition de J. B. Brousseau, écr., de la ville de Sorel, datée le 24 février 1876, concernant l'hon. juge Loranger. (*Pas imprimée.*)
- No. 45...** CHIRURGIENS SUR LES STEAMERS BRITANNIQUES :—Réponse à adresse, correspondance entre les gouvernements du Canada et impérial, ou toute compagnie de steamers ou particulier, concernant la qualification des chirurgiens sur les steamers britanniques, ou autres navires à passagers faisant voile à et de ports anglais.
- No. 46...** DIGUE "DOMINION" :—Réponse à ordre, toutes instructions ou ordres du département des Travaux Publics relatifs à la destruction, par force, en juillet dernier, de la digue appelée "Dominion," sur le lac du Diable, dans le comté d'Addington. (*Pas imprimée.*)
- No. 47...** BRISE-LAMES DE VICTORIA :—Réponse à ordre, rapports en la possession du département des Travaux Publics se rattachant au brise-lames de Victoria, îles de Wood, île de Prince-Edouard; aussi, toute correspondance y relative, reçue du gouvernement de l'île du Prince-Edouard. (*Pas imprimée.*)
- No. 48...** CITADELLE DE QUÉBEC :—Réponse à ordre, contrat entre le gouvernement ou toute personne ou compagnie pour ouvrage fait à la citadelle de Québec en 1874 et 1875; 20. copies de tous arrangements pour la construction de partie de ces travaux. (*Pas imprimée.*)
- No. 49...** CHEMINS DE FER DANS LA NOUVELLE-ÉCOSSE :—Réponse à ordre, taux spéciaux accordés à toutes compagnies ou particuliers pour le transport du fret sur les chemins de fer de la Nouvelle-Écosse ou du Nouveau-Brunswick, ainsi que les noms des compagnies ou particuliers. (*Pas imprimée.*)
- No. 50...** RAILS :—Réponse à ordre, quantité de vieux rails en la possession du gouvernement, indiquant aussi s'ils sont de telle nature à pouvoir servir à aider à la construction d'embranchements de chemins de fer.

- No. 51... COMMISSAIRES DES SAUVAGES, NOUVELLE-ECOSSE :—Réponse à ordre, nombre de commissaires pour octrois aux Sauvages dans la Nouvelle-Ecosse ; les comtés sur lesquels chacun préside, et le montant placé annuellement entre les mains de chacun. (*Pas imprimée.*)
- No. 52... MORRIS, HON. ALEXANDER :—Réponse à adresse, instructions à l'honorable Alexander Morris, lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest. (*Pas imprimée.*)
- No. 53... POIDS ET MESURES, ACTE DES :—Réponse à ordre, instructions du département du Revenu de l'Intérieur aux inspecteurs relatives à l'Acte des poids et mesures ; ainsi que les noms et salaires de chaque inspecteur et sous-inspecteur.
- Correspondance relative au fonctionnement de l'Acte des poids et mesures. (*Pas imprimée.*)
- No. 54... VICE-AMIRAUTÉ, COUR DE :—Réponse à adresse, correspondance entre les gouvernements du Canada et de la ci-devant Province du Canada, et le gouvernement impérial, concernant l'extension de la juridiction de la Cour de Vice-Amirauté sur les eaux intérieures du Canada.
- No. 55... GRAND-TRONC, CHEMIN DE FER DU :—Correspondance relative aux troubles sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc du Canada.
- Correspondance au sujet des arrangements effectués, permettant aux chars de la compagnie du chemin de fer Intercolonial de passer sur cette partie du chemin de fer Grand-Tronc entre la Rivière-du-Loup et la Pointe-Lévis.
- No. 56... HÔPITAL DE MARINE, QUÉBEC :—Réponse à ordre, rapport de M. Langmuir sur l'hôpital de marine, Québec. (*Pas imprimée.*)
- No. 57... PACIFIQUE, CHEMIN DE FER DU :—Réponse à adresse, rapports faits au sujet de la construction de l'embranchement de la Baie Georgienne du chemin de fer du Pacifique, en vertu du contrat avec l'hon. A. B. Foster, ainsi qu'un état du service ou des services pour lesquels la somme de \$109,000.50 a été payée au dit A. B. Foster à compte du dit contrat. (*Avec carte.*)
- Correspondance entre le gouvernement et les entrepreneurs pour la construction du télégraphe du Pacifique.
- Réponse à ordre, soumissions reçues pour la construction du contrat No. 15, chemin de fer canadien du Pacifique. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à ordre, documents se rattachant à l'adjudication de la section 15 du chemin de fer canadien du Pacifique, ainsi que copie des annonces pour ces soumissions.
- Etat indiquant la quantité de terres achetées pour chemins de fer, par le gouvernement, sur la Kaminisquia, pour un terminus du chemin de fer canadien du Pacifique, les personnes de qui ces terres ont été achetées et le montant payé pour icelles. Aussi, copie de toute correspondance entre le gouvernement et la municipalité de Shuniah, débarcadère du Prince Arthur, concernant le terminus ou l'aide au dit chemin de fer.
- Message et correspondance se rattachant à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique.
- Etat indiquant le coût de la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. (*Pas imprimée.*)
- Contrats pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, ainsi qu'un état du montant dépensé pour sa construction, en vertu des dispositions de l'acte 37 Victoria, chap. 14, sec. 9. (*Pas imprimée.*)
- No. 58... BLOOMSBURG :—Réponse à ordre, correspondance avec le Maître-Général des Postes au sujet des accusations portées contre le maître de poste de Bloomsburg, dans le comté de Norfolk. (*Pas imprimée.*)
- No. 59... IMPRESSIONS ET PAPETERIE, DÉPARTEMENT DES POSTES :—Réponse à ordre, indiquant les montants payés pour impression et papeterie pour le département des Postes pendant les années 1875 et 1876 respectivement à d'autres qu'aux entrepreneurs à Ottawa, etc.
- No. 60... COLLET, M. :—Réponse à ordre, correspondance et documents relatifs à la démission de M. Collet, comme maître de poste de St. Henri, dans le comté de Lévis. (*Pas imprimée.*)
- No. 61... BÉTAIL—IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS, ETC. :—Réponse à ordre, état classifié des importations et exportations du bétail, indiquant leur provenance et destination, pour chaque trimestre, depuis le 1er mars 1875 jusqu'au 1er janvier 1877, et pour le mois de janvier 1877.

- No. 62... GRAND BRAS D'OR :—Réponse à ordre, correspondance concernant le maître de poste de Grand Bras d'Or, et la raison pour laquelle McLeod n'obtint pas la situation après y avoir été nommé. (*Pas imprimée.*)
- No. 63... OFFICIERS PRÉPOSÉS AUX SAISIES ET AU DÉBARQUEMENT :—Réponse à ordre, correspondance avec John Baine, Angus Morrison et Charles S. Campbell, concernant leurs démissions comme préposés aux saisies et au débarquement à Grand Bras d'Or.
- No. 64... GYPSE :—Réponse à ordre, tout gypse ou plâtre de Paris importé des Etats-Unis en Canada, indiquant les ports et endroits d'où il provient, ainsi que les ports du Canada où il est entré. (*Pas imprimée.*)
- No. 65... SUCRE IMPORTÉ, ETC. :—Réponse à ordre, état, du 1er janvier 1875 au 1er janvier 1877, indiquant les quantités des diverses espèces de sucres importés d'Europe, des Antilles Anglaises et étrangères et des Etats-Unis.
- No. 66... RIVIÈRE DE L'ÎLE À LA PERDRIX, ETC. :—Réponse et réponse supplémentaire à ordre, correspondance relative à l'amélioration du havre à l'embouchure de la rivière de l'Île à la Perdrix. (*Pas imprimées.*)
- No. 67... HAVRE D'INGONISH :—Réponse à ordre, soumissions et contrats pour la construction d'un havre à Ingonish, Nouvelle-Ecosse, etc. (*Pas imprimée.*)
- Réponse, plans du contrat pour la construction du havre d'Ingonish (état partie du contrat), aussi le rapport de l'ingénieur consentant à ce que les plans et devis originaux soient modifiés, et la correspondance à ce sujet. (*Pas imprimée.*)
- No. 68... SÉNATEURS, NOUVEAUX :—Réponse à adresse, correspondance entre les gouvernements du Canada et impérial depuis 1873, au sujet de la nomination de nouveaux sénateurs au Sénat, tel que pourvu par la section 26 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.
- Réponse à adresse, toute correspondance entre les gouvernements du Canada et impérial depuis le mois d'octobre 1873, jusqu'au 31 décembre 1874, concernant la nomination de nouveaux sénateurs au Sénat du Canada. (*Pas imprimée.*)
- No. 69... CREIGHTON, JOSEPH :—Réponse à adresse, correspondance avec le gouvernement relative à la nomination, l'année dernière, de Joseph Creighton comme préposé à l'engagement des matelots au port de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse. (*Pas imprimée.*)
- No. 70... LAC HURON, SERVICE DE LA MALLE SUR LE, ETC. :—Réponse à adresse, annonce ou avis demandant des soumissions pour le service de la malle, pour la saison de 1876, sur les lacs Huron et Supérieur, entre des ports sur le lac Huron et la Baie Georgienne, le débarcadère du Prince Arthur, Duluth, etc. (*Pas imprimée.*)
- No. 71... SYDNEY, HÔPITAL DE MARINE :—Réponse et réponse supplémentaire à ordre, argent dépensé pour la construction d'un hôpital de marine à Sydney, Cap-Breton. (*Pas imprimées.*)
- No. 72... CHARS SUR CHEMINS DE FER, CHANGEMENT MUTUEL DE, ETC. :—Réponse à ordre, état de tout arrangement fait avec les chemins de fer du gouvernement et la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, au sujet du changement mutuel de chars pour le transport des passagers et du fret. (*Pas imprimée.*)
- No. 73... RIVIÈRE SYDENHAM, RELEVÉS, ETC. :—Réponse à ordre, état détaillé des dépenses encourues et des argents payés pour relevés sur le bras nord de la rivière Sydenham. (*Pas imprimée.*)
- No. 74... BAIE ST. PAUL, ETC. :—Réponse à ordre, rapport de M. Kingsford sur les jetées à la Baie St. Paul, les Éboulements et la Malbaie, dans l'été de 1876. (*Pas imprimée.*)
- No. 75... HAVRE DE GODERICH, TRAVAUX DU :—Réponse à adresse, ordres en Conseil concernant les travaux du havre de Goderich.
- No. 76... MILICIENS DE 1812-15 :—Réponse à ordre, indiquant les noms des vétérans qui ont prouvé leur droit de partager dans la somme de \$50,000, votée à la dernière session du Parlement en faveur des miliciens de 1812-15.

## MATIÈRES DU VOLUME No. 9.

- No. 77... RAILS D'ACIER :—Réponse à adresse, état indiquant l'usage qui a été fait, pendant l'année 1876, de toute partie des rails d'acier achetés par le gouvernement pendant les années 1874 et 1875.
- Réponse à ordre, état de tous les comptes payés se rattachant à l'achat de 50,000 tonnes de rails d'acier, attaches, etc., pour le chemin de fer du Pacifique.

- No. 78... CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT, PROVINCES MARITIMES :—Réponse à adresse, indiquant le nombre de tonnes de fret transporté sur les chemins de fer du gouvernement dans les provinces maritimes, pendant le trimestre expiré le 31 décembre 1875. (*Pas imprimée.*)
- No. 79... CANAL ST. PIERRE, C.B. :—Réponse à adresse, toute correspondance durant l'année écoulée au sujet de l'agrandissement du canal St. Pierre, dans l'île du Cap-Breton. (*Pas imprimée.*)
- No. 80... BILLETS FÉDÉRAUX :—Réponse à adresse, état indiquant le montant des billets fédéraux qui ont été rachetés en or depuis le 1er jour de septembre 1874 jusqu'au 31 décembre 1875, indiquant le noms des banques ou particuliers qui en ont fait la demande, ou à qui cet argent a été payé. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à ordre, comptes des billets fédéraux de la dénomination de une et deux piastres, payables à Victoria, qui ont été expédiés au sous-receveur-général de la province de la Colombie-Britannique, durant chaque année, depuis l'entrée de cette province dans la Confédération. (*Pas imprimée.*)
- No. 81... SYDNEY A LA BAIE AUX VACHES, MALLES :—Réponse à adresse, contrats passés durant l'année 1876, pour le transport des malles de Sa Majesté de Sy iney à la Baie aux Vaches, les Petite et Grande Baies des Glaces et Bridgeport, dans le comté du Cap-Breton. (*Pas imprimée.*)
- No. 82... FORCE DE MILICE VOLONTAIRE DU CANADA :—Réponse à ordre, les noms de tous les sous-adjutants généraux et majors de brigade, dans l'état-major de la force de milice volontaire du Canada le 1er janvier 1876. (*Pas imprimée.*)
- No. 83... BARNARD, F. J. :—Réponse à adresse, correspondance entre le gouvernement du Canada et F. J. Barnard, éc., entrepreneur des lignes télégraphiques dans la Colombie-Britannique, depuis le 26 mai 1875.
- Réponse à ordre, état indiquant toute somme d'argent payée à F. J. Barnard, entrepreneur des lignes télégraphiques de la Colombie-Britannique, depuis le 10 février 1875. (*Pas imprimée.*)
- No. 84... HAVRE EAGLE :—Réponse, rapport de l'ingénieur chargé de faire un relevé du havre Eagle, comté d'Elgin, afin de voir s'il est convenable pour un havre de refuge; aussi, une carte du dit havre. (*Pas imprimée.*)
- No. 85... JONCTION DE SCOTT :—Réponse à ordre, correspondance avec l'inspecteur des bureaux de poste de la division de Québec, relative au contrat pour le transport des malles entre la Jonction de Scott, dans le comté de Beauce, et la paroisse de St. Bernard, dans le comté de Dorchester. (*Pas imprimée.*)
- No. 86... GRAND SCEAU, NOUVELLE-ECOSSE :—Réponse et réponse supplémentaire à adresse, toute correspondance relative au Grand Sceau de la province apposé sur tous les documents qui le requéraient avant la Confédération.
- No. 87... GRAHAM, WILLIAM :—Réponse à ordre, correspondance entre Sarah Graham, veuve, et le gouvernement, au sujet d'une demande d'aide en conséquence de la réduction du salaire et de la mort subséquente de feu William Graham, ci-devant messager de la Chambre. (*Pas imprimée.*)
- No. 88... ECLUSES DE FORT FRANCIS, ETC. :—Réponse à adresse, toute correspondance relative à la construction des écluses ou du canal de Fort Francis.
- No. 89... ACTES PROVINCIAUX, DÉSAVEU D' :—Réponse à adresse, toute correspondance entre les gouvernements fédéral et provinciaux depuis la Confédération, concernant le désaveu d'actes provinciaux, ou l'action prise à l'égard des actes provinciaux réservés.
- Réponse à adresse, correspondance entre les gouvernements fédéral et impérial, au sujet du mode d'exercer le pouvoir de désavouer des actes provinciaux.
- No. 90... PHARE DE RONDEAU :—Réponse à ordre, indiquant en détail le cout de la construction du phare au havre de refuge de Rondeau. (*Pas imprimée.*)
- No. 91... RIOUX NICOLAS :—Réponse supplémentaire à ordre, correspondance entre le gouvernement et les censitaires de la seigneurie Nicholas Rioux, dans le comté de Rimouski, au sujet de la taxe qu'ils paient aux seigneurs, au lieu de journées de corvée. (*Pas imprimée.*)
- No. 92... POLICE FÉDÉRALE :—Etat annuel, en vertu de 31 Victoria, chap. 73, sec. 6, indiquant la moyenne du nombre de la police fédérale employée durant chaque mois de l'année expirée le 31 décembre 1876; les gages payés et les frais de route s'y rattachant. (*Pas imprimé*)

- No. 93...** MALT, DROIT SUR LE :—Réponse à ordre, instructions données par le département du Revenu de l'Intérieur à ses officiers, relativement au temps où le droit additionnel sur le malt doit être mis à effet. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à ordre, état mensuel du malt sorti de l'entrepôt depuis le 1er juillet 1876 jusqu'au 28 février 1877. (*Pas imprimée.*)
- No. 94...** SAUVAGES DE TOBIQUE :—Réponse à ordre, correspondance entre le gouvernement et les Sauvages de Tobique au sujet de la nomination d'un agent résidant à cet endroit. (*Pas imprimée.*)
- No. 95...** LE CRÉDIT FONCIER DU BAS-CANADA :—Etat des biens et affaires (actif et passif) de la compagnie connue sous le nom de : "Le Crédit Foncier du Bas-Canada," incorporée en vertu du chapitre 102 des statuts du Canada, 36 Vic., (1873), etc. (*Pas imprimée.*)
- No. 96...** UNION POSTALE DE BERNE :—Réponse à adresse, toute correspondance relative au moyen de mettre le Canada dans une position aussi favorable que celle de tout pays étranger, en vertu des dispositions de l'union postale faite à Berne, le 9 octobre 1874. (*Pas imprimée.*)
- No. 97...** BALANCES PÉRIMÉES, ETC. :—Réponse à ordre, rapport de tous les montants transportés, par ordres en Conseil, à la fin de l'année fiscale, sous l'autorité du chapitre 2 de l'acte de la dernière session; copie des ordres en Conseil et un état des balances périmées non dépensées dans les trois mois de cette date; aussi, un état de tous les montants transportés par ordre en Conseil depuis le 1er juillet 1867, montrant les sommes véritablement dépensées dans chaque cas et l'autorité parlementaire les autorisant. (*Pas imprimée.*)
- No. 98...** "NORTHERN LIGHT" :—Réponse à adresse, état indiquant le nombre de voyages faits par le steamer *Northern Light* entre Georgetown, I. P. E., et Pictou, ou à et de l'île Pictou, N.-E.; le nombre de malles et de passagers transportés par le dit vapeur à chaque voyage. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à ordre, état montrant le coût total du steamer *Northern Light*, avec un compte détaillé de toutes dépenses relatives à ce steamer, jusqu'au 31 janvier dernier. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à ordre, contrat avec M. Sewell pour construire le steamer *Northern Light*; rapport de l'inspecteur et agent du gouvernement relatif à cette construction. (*Pas imprimée.*)
- No. 99...** MARINE MARCHANDE :—Réponse à adresse; correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et le gouvernement impérial au sujet de la législation concernant la marine marchande. (*Pas imprimée.*)
- Instructions données à M. William Smith, député du ministre de la Marine et des Pêcheries, concernant le même sujet, lors de sa mission récente en Angleterre. (*Pas imprimée.*)
- Correspondance concernant telle mission, échangée entre le ministre de la Marine et des Pêcheries et le dit député, avec le rapport de ce dernier au sujet de cette mission. (*Pas imprimée.*)
- No. 100.** NAVIRES CANADIENS VENDUS EN FRANCE :—Réponse à adresse, correspondance entre le gouvernement du Canada, le gouvernement impérial et autres personnes et gouvernements relative au droit imposé sur les navires canadiens vendus en France.
- No. 101.** COMMUNICATION À LA VAPEUR, I. P. E. :—Réponse à adresse, rapport indiquant quelles mesures ont été prises par le gouvernement concernant l'établissement d'une ligne de communication à la vapeur, durant l'hiver, entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, conformément aux termes de l'union. (*Pas imprimée.*)
- No. 102.** EXPOSITION INTERNATIONALE, PHILADELPHIE, 1876 :—Rapport de la Commission Canadienne sur. (*Pas re-imprimé pour les documents de la session.*)
- No. 103.** REVENU PAYÉ PAR CHAQUE PROVINCE, ETC. :—Réponse à ordre, état, aussi exact que possible, montrant le revenu payé par chaque province de la Confédération et montant qui a été dépensé au compte du Canada durant les cinq dernières années.
- No. 104.** NAVIGATION DES CANAUX AMÉRICAINS :—Réponse à adresse, correspondance entre les gouvernements du Canada, des États-Unis et impérial, au sujet de la navigation des rivières et canaux américains.
- No. 105.** HOUILLE IMPORTÉE EN CANADA :—Réponse à adresse, quantités et valeur de la houille importée en Canada, pour les six mois expirés le 31 décembre 1876.

- No. 106. CHENAL DE LA BARRE DU FER-À-CHEVAL, RIVIÈRE MIRAMICHI :—Réponse à ordre, correspondance entre le ministre des Travaux Publics et l'officier préposé aux travaux de dragage et au creusement du chenal de la barre du Fer-à-Cheval, à l'entrée de la rivière Miramichi. (*Pas imprimée.*)
- No. 107. BRISE-LAMES D'ARICHAT OUEST :—Réponse à ordre, rapports et plans relatifs au brise-lames d'Arichat Ouest, dans le comté de Richmond, Nouvelle-Ecosse. (*Pas imprimée.*)
- No. 108. PÊCHE DE L'ÉPERLAN, HAVRE DE BATHURST :—Réponse à adresse, ordres en Conseil relatifs à la pêche de l'éperlan dans le havre de Bathurst. (*Pas imprimée.*)
- No. 109. AUTORITÉS DE PILOTAGE, CAP-BRETON :—Réponse à ordre, rapports des autorités de pilotage du Cap-Breton, pour l'année 1876, donnant les noms des pilotes et le montant payé à chacun d'eux. (*Pas imprimée.*)
- No. 110. LIQUEURS ENIVRANTES, VENTE DE, ETC. :—Réponse à adresse, correspondance entre le gouvernement et les lieutenants-gouverneurs des différentes provinces, touchant la juridiction relative des parlements fédéral et provincial sur la fabrication et la vente des liqueurs enivrantes. (*Pas imprimée.*)
- No. 111. PETITE BAIE DES GLACES, DROITS DE HAVRE, ETC. :—Réponse à ordre, rapport du maître de havre de la Petite Baie des Glaces, Nouvelle-Ecosse, pour l'année expirée le 31 décembre 1876, montrant le montant des droits perçus et les noms de tous les navires qui ont payé ces droits ; aussi toute la correspondance relative au maître de havre de la Petite Baie des Glaces, N.-E. (*Pas imprimée.*)
- No. 112. HAVRE DE TORONTO :—Réponse à ordre, état montrant la nature et l'étendue des améliorations faites au havre de Toronto durant l'année dernière. (*Pas imprimée.*)
- No. 113. PONT SUR LE COURSIER DE DÉCHARGE À LA GRANDE-ÎLE, ETC. :—Réponse à ordre, correspondance entre le gouvernement et le Conseil du comté de Carleton, relativement à un pont sur le coursier de décharge à la Grande-Île. (*Pas imprimée.*)
- No. 114. CANAL DE LA OULBUTE :—Réponse à ordre, correspondance entre le département des Travaux Publics et l'ingénieur préposé au canal de la Oulbute, au sujet de la pétition d'Elizabeth Sullivan, du township de Pembroke, dans le comté de Renfrew, demandant une indemnité pour des dommages qu'elle prétend avoir éprouvés par suite de la construction d'une digue au dit canal de la Oulbute. (*Pas imprimée.*)
- No. 115. PORT HOOD, HAVRE DE :—Réponse à ordre, rapports et plans faits par les ingénieurs sous la direction du gouvernement du Canada, relativement au havre de Port Hood. (*Pas imprimée.*)
- No. 116. RIVIÈRE RIDEAU, VILLAGE DE WELLINGTON :—Réponse à adresse, correspondance entre le gouvernement et le Conseil du comté de Carleton, relativement à un pont sur la rivière Rideau, au village de Wellington. (*Pas imprimée.*)
- No. 117. RIVIÈRE ST. JEAN, N.-B. :—Réponse à ordre, rapports faits par l'ingénieur ou les ingénieurs des Travaux Publics, au sujet des améliorations effectuées dans la navigation de la rivière St. Jean, N.B., depuis le mois de juin 1871. (*Pas imprimée.*)
- No. 118. PERSONNEL JUDICIAIRE, MONTRÉAL :—Réponse à adresse, correspondance, depuis la dernière session, entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de Québec, relative au personnel judiciaire du district de Montréal. (*Pas imprimée.*)
- No. 119. COMPAGNIES DE TÉLÉGRAPHES SOUS-MARINS, ETC. :—Réponse à adresse, correspondance entre la compagnie du câble sous-marin dite la Compagnie de télégraphe Anglo-Américaine, ou toute autre compagnie de télégraphe et le gouvernement, ainsi que tous arrêtés du Conseil s'y rattachant, depuis le 21 mars 1876.
- No. 120. HAVRE DE MONTRÉAL, COMMISSAIRES DU :—Réponse à ordre, état, aussi exact que possible, indiquant le montant payé par chaque bateau à vapeur aux commissaires du havre de Montréal, pendant la saison de 1875-76, pour quaiage, ainsi que le nom et la longueur de tel bateau à vapeur. (*Pas imprimée.*)
- No. 121. MORRIS, HON. ALEXANDER :—Réponse à adresse, instructions à l'hon. Alex. Morris, lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest ; aussi, copie de tous ordres en Conseil y relatifs depuis leur organisation, et non encore publiés ; aussi, copie de tous rapports ou correspondance officielle entre le lieutenant-gouverneur et le gouvernement du Canada depuis la date de sa nomination.

- No. 122.. HAVRE DE LA BAIE ASPY, VICTORIA :—Réponse à ordre, rapport de l'ingénieur du gouvernement sur la possibilité de creuser le havre de la Baie Aspy, Victoria, de manière à y admettre des navires d'un certain tonnage, pendant l'année 1872. (*Pas imprimée.*)
- No. 123.. BUREAUX DE POSTE ET DE DOUANE DU CANADA :—Réponse à ordre, état indiquant le nombre de bureaux de poste et de douane possédés par le gouvernement fédéral, désignant ceux des édifices qui ont été construits depuis 1867, et les noms des cités ou villes où ils sont situés. (*Pas imprimée.*)
- No. 124.. ESQUIMALT, BASSIN DE RADOUR D' :—Réponse à adresse, correspondance, soit par dépêches télégraphiques ou autrement, relative au bassin de radoub à Esquimalt, depuis le mois de juillet 1874. (*Pas imprimée.*)
- No. 125.. QUÉBEC AU LAC ST. JEAN, CHEMIN DE FER DE :—Réponse à ordre, correspondance relative à l'octroi d'une somme d'argent par le gouvernement fédéral, pour aider à la construction du chemin de fer de Québec au lac St. Jean. (*Pas imprimée.*)
- No. 126.. SAC DE MALLE, PERTE DE, ETC. :—Réponse à ordre, correspondance entre le Maître-Général des Postes et l'inspecteur des postes à Halifax, ou tout autre officier des postes, au sujet de la perte d'un sac de malle entre Truro et Halifax. (*Pas imprimée.*)
- No. 127.. MOWATT, JOHN :—Réponse à ordre, commission ou autre document nommant John Mowat au poste d'officier des pêcheries, dans le comté de Ristigouche, dans la province du Nouveau-Brunswick. (*Pas imprimée.*)
- No. 128.. BARRAGES OU CLAIRES :—Réponse à ordre, nombre de personnes qui ont obtenu des licences ou la permission du département de la Marine et des Pêcheries de placer des barrages ou claires pour prendre du poisson aux pointes de terre ou aux caps dans les provinces maritimes. (*Pas imprimée.*)
- No. 129.. NOTRE-DAME DE GRACE ET STE. CUNÉGONDE :—Réponse à ordre, requêtes concernant l'établissement d'un bureau de poste à Notre-Dame de Grâce près de Montréal, et d'un autre à Ste. Cunégonde, partie du territoire de la ville de St. Henri, dans le comté d'Hochelaga, récemment érigée en municipalité séparée. (*Pas imprimée.*)
- No. 130.. NORRIS, J. G. :—Réponse à adresse, correspondance relative à la nomination de J. G. Norris comme sous-percepteur des douanes à Kootenay, dans la Colombie-Britannique. (*Pas imprimée.*)
- No. 131.. GOËLETTE "NAPIER" :—Réponse à ordre, correspondance relative à la saisie de la goëlette "Napier," à Ingonish, en 1872, pour contrebande, et un état montrant si l'honorable Wm. Ross a retiré ses obligations pour la libération de ce bâtiment. (*Pas imprimée.*)
- No. 132.. WARREN, WM. :—Réponse à ordre, correspondance relative à la mise à la retraite de William Warren, ci-devant percepteur de douanes au port de Whitby, Ontario. (*Pas imprimée.*)
- No. 133.. VICTORIA ET KOOTENAY, STATIONS DE DOUANES :—Réponse à adresse, correspondance échangée entre le gouvernement et M. C. T. Dupont ou toute autre personne, relativement à son inspection des diverses stations de douane entre Victoria et Kootenay, en 1876.
- No. 134.. NEWCASTLE, ONT., ÉTABLISSEMENT DE PISCICULTURE :—Réponse à ordre, état indiquant le titre du gouvernement relativement aux terrains et autres propriétés faisant partie de l'établissement de pisciculture à Newcastle, Ontario. (*Pas imprimée.*)
- No. 135.. NOUVEAU-BRUNSWICK, EAUX NON-SUJETTES À LA MARÉE :—Réponse à ordre, copie de tous les baux de droit de pêche dans les eaux non-sujettes à la marée du Nou.-Brunswick. (*Pas imprimée.*)
- No. 136.. COVE FIELD, QUÉBEC :—Réponse à ordre, instructions données pour la division de cette propriété de l'artillerie à Québec connue sous le nom de "Cove Field"; le coût de cette division, etc. (*Pas imprimée.*)
- No. 137.. DÉPÔTS DU GOUVERNEMENT DANS LES BANQUES, ETC. :—Réponse à ordre, états des dépôts du gouvernement dans les différents banques du Canada le premier jour de chaque mois, depuis le 1er janvier 1876 jusqu'au 1er janvier 1877 inclusivement, ainsi que les agences de ces banques et autres banques à Londres.
- No. 138.. ALAMBICS ILLICITES :—Réponse à ordre, état indiquant le nombre d'alambics illicites saisis par les officiers du revenu du Canada en 1873, '74, '75. (*Pas imprimée.*)
- No. 139.. HAVRE DE CASCOMPEC :—Réponse à adresse, relevé et rapport des améliorations du havre de Cascompec, I. P. E., faits par C. E. Perley, écr., I. C. (*Pas imprimée.*)
- No. 140.. MUSÉE DE MONTRÉAL :—Réponse à adresse, correspondance entre le directeur de l'exploration géologique et le ministre de l'Intérieur depuis le 1er avril 1873, au sujet de transférer le musée et son personnel de Montréal à Ottawa.



- No. 141.. CANAL RIDEAU :—Réponse à ordre, indiquant les quantité et prix du terrain acheté dans le but de construire et entretenir la partie du canal Rideau, d'Ottawa à Kingston. (*Pas imprimée.*)
- No. 142.. RETARDEMENT DES MALLÉS, ETC., GRAND-TRONC :—Réponse à ordre, état indiquant la dépense encourue par le département des Postes pour le transport des mallas en bas de Québec, pendant tout le temps que les trains du Grand-Tronc ont été arrêtés par la neige, durant les hivers de 1874, 1875 et 1876. (*Pas imprimée.*)
- No. 143.. STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER DU CANADA :—Rapport pour les années 1875-76.
- No. 144.. SERVICE CIVIL :—Réponse, en partie, à ordre, certains renseignements à l'égard des divisions intérieures et extérieures du service civil du Canada.  
—Réponse à ordre, nom des personnes nommés à quelque emploi entre le 1er janvier et le 7 novembre 1873; les noms des employés dont les salaires ont été augmentés durant cette période; et les noms de ceux ainsi nommés dont la nomination fut annulée après le 7 novembre. (*Pas imprimée.*)
- No. 145.. RAPPORT D'INGÉNIEURS :—Réponse à adresse, rapports et estimations de l'ingénieur sur les travaux qui doivent être faits aux ports et localités suivants, savoir: Arisaig, N.-E., Annapolis, N.-E., etc., etc. (*Pas imprimée.*)
- No. 146.. OFFICIERS DU GOUVERNEMENT, I.P.E. :—Réponse à adresse, état indiquant les noms des employés du gouvernement à l'Île du Prince-Édouard, spécifiant la nature de leur emploi, la date de leur nomination, et leur salaire.
- No. 147.. CHARBONNEAU ET CÔTÉ :—Réponse à adresse, requête se plaignant de l'injustice faite par les commissaires du havre de Montréal, ou par quelqu'un à leur service, par la démission de Pierre Charbonneau, Pierre Côté et plusieurs autres, employés aux travaux des diits commissaires sur le fleuve St. Laurent. (*Pas imprimée.*)
- No. 148.. BUSHBY, ARTHUR T. :—Réponse à adresse, correspondance entre le gouvernement du Canada et celui de la Colombie-Britannique au sujet de la nomination d'un juge de cour de comté pour le district de New Westminster, à la place d'Arthur T. Bushby, décédé. (*Pas imprimée.*)
- No. 149.. BUFFLE DANS LES T. N. O., CONSERVATION DU :—Réponse à adresse, communications du premier Conseil des territoires du Nord-Ouest relativement à la conservation du buffle; aussi, tous ordres en Conseil ou actes passés par le gouvernement actuel des territoires du Nord-Ouest dans ce but. (*Pas imprimée.*)
- No. 150.. PARRY SOUND, HAVRE DE :—Réponse à ordre, rapports de l'ingénieur relatifs au relevé du havre de Parry Sound fait par M. Michaud, I.C., et autres, en 1876. (*Pas imprimée.*)
- No. 151.. MARQUETTE, MANITOBA, TERRES A BOIS DANS :—Réponse à ordre, état indiquant la quantité de terres à bois dans le comté de Marquette, et le nombre de licences pour couper du bois vendues ou accordées par le bureau des terres fédérales, à Manitoba, durant les trois dernières années, à des personnes qui n'étaient pas des colons. (*Pas imprimée.*)
- No. 152.. AIGUILLES DE CROISEMENT, CHEMINS DE FER :—Réponse à adresse, état indiquant le nombre d'accidents causés par les aiguilles de croisement, les endroits où ces accidents sont arrivés et les particularités y relatives, pour les cinq années expirées le 31 décembre dernier. (*Pas imprimée.*)
- No. 153.. TERRES DES SAUVAGES, C.-B. :—Réponse à adresse, correspondance entre les gouvernements fédéral et local, en 1876, concernant le règlement de la question des terres des Sauvages dans la Colombie-Britannique. (*Pas imprimée.*)
- No. 154.. KIDSTON, WILLIAM :—Réponse à ordre, correspondance relative aux défalcons de l'ex-percepteur des douanes, William Kidston, au port de Baddeck. (*Pas imprimée.*)
- No. 155.. COLWELL, WILLIAM :—Réponse à ordre, correspondance concernant la démission de William Colwell, garde-clefs, division des douanes, à St. Jean, N.B. (*Pas imprimée.*)
- No. 156.. NAVIRES CANADIENS, DROITS DE PHARES SUR LES :—Réponse à adresse, correspondance échangée durant les trois dernières années entre les gouvernements de la Grande-Bretagne et du Canada au sujet de l'abolition des droits de phares sur les navires canadiens. (*Pas imprimée.*)
- No. 157.. PÊCHES, ABOLITION DES, ETC. :—Réponse à ordre, documents relatifs à l'abolition des pêches dans les rapides du Richelieu, vis-à-vis le village du Canton de Chambly. (*Pas imprimée.*)

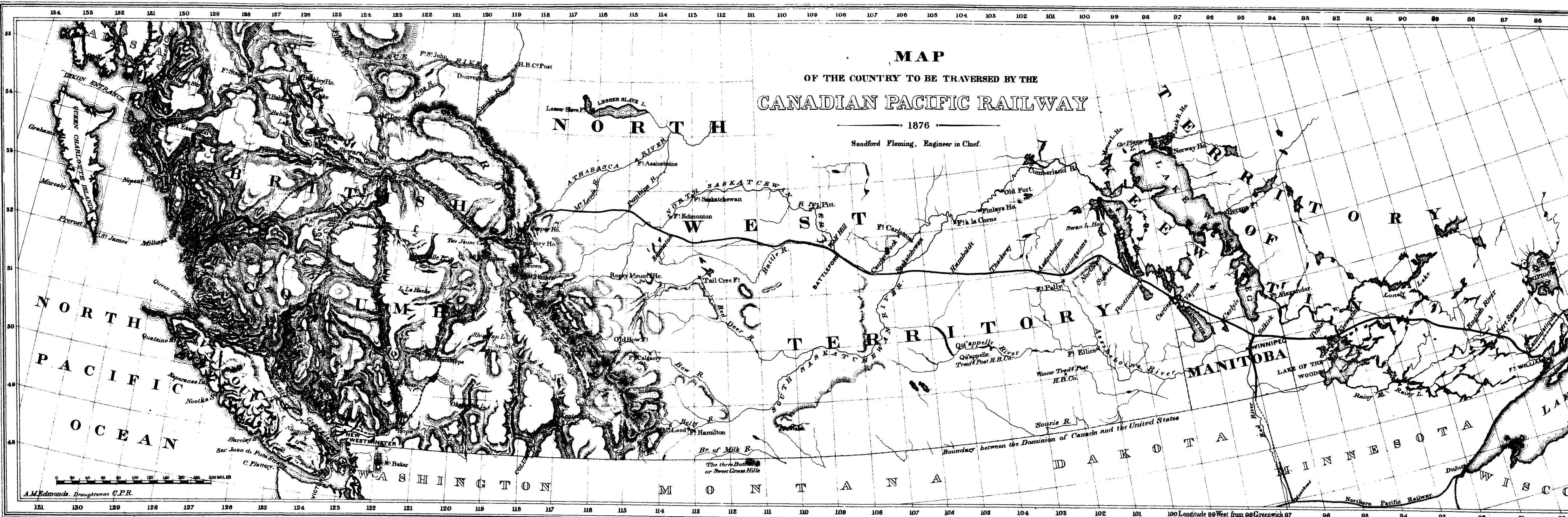
- No. 158.. CANAL ST. PIERRE :—Réponse à adresse, ordres en Conseil et contrats passés durant l'année 1876, relatifs au creusement du canal St. Pierre. (*Pas imprimée.*)
- No. 159.. L'ISLET, ETC., BRISE-LAMES :—Réponse à adresse, instructions données à M. Kingsford et correspondance se rattachant aux travaux de réparation et autres faits aux brise-lames de l'Islet, Rivière-Ouelle, Rivière-du-Loup et Rimouski, sur la rive sud du St. Laurent, province de Québec. (*Pas imprimée.*)
- No. 160.. POINTE ESCUMINAC, BRISE-LAMES :—Réponse à ordre, correspondance échangée entre le gouvernement et les habitants du comté de Northumberland, relativement à la nécessité d'un brise-lames pour la protection des pêcheurs sur le côté est de la pointe Escuminac. (*Pas imprimée.*)
- No. 161.. CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT, RAILS DE FER :—Réponse à ordre, quantité de rails de fer enlevés des chemins de fer du gouvernement, indiquant les compagnies de chemins de fer auxquelles ils ont été prêtés.
- No. 162.. MOFFATT, ROBERT :—Réponse à ordre, lettres, etc., échangées entre Robert Moffatt, de Dalhousie, N. B., et le gouvernement fédéral, au sujet du transport de cargaisons de rails et autre matériel pour chemins de fer des navires *Colonist*, *Bessie Parker* et *Stabstadt*, etc.
- No. 163.. DÉPARTEMENT DE LA JUSTICE—VENTE DE TERRES DE L'ARTILLERIE :—Réponse à adresse, état de toutes sommes d'argent réclamées et reçues par le département de la Justice, sous forme de frais ou d'argent périmés, relativement à des terres de l'artillerie vendues par autorité de justice.
- No. 164.. CHARGEMENT SUR LE PONT DES NAVIRES :—Réponse à adresse, correspondance entre le gouvernement du Canada et l'inspecteur des douanes de la Nouvelle-Ecosse, ou tout autre officier de douane, relative à la violation de la loi concernant le chargement sur le pont des navires. (*Pas imprimée.*)
- No. 165.. CHEMIN DE FER DE L'ILE DU P. E. :—Réponse à adresse, déboursés à compte du chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard jusqu'à janvier 1876, ainsi qu'un état des recettes de cette voie ferrée jusqu'à cette date. (*Pas imprimée.*)
- No. 166.. JOURNAUX QUI ONT PAYÉ DES FRAIS DE PORT, etc. :—Réponse à ordre, état indiquant le nombre total de journaux et autres publications dans chaque comté et cité du Canada qui ont payé des frais de port sur les journaux expédiés du bureau de publication, ainsi que le revenu total en provenant, pour l'année écoulée. (*Pas imprimée.*)
- No. 167.. PILOTAGE, TARIF DE :—Réponse à adresse, ordre en Conseil du 5 mars courant, approuvant un règlement passé par les commissaires du havre de Montréal relatif au tarif du pilotage entre Québec et Montréal. (*Pas imprimée.*)
- No. 168.. ST. FRANÇOIS, EN HAUT, N.-B. :—Réponse à ordre, correspondance en la possession du gouvernement relative à la démission du maître de poste de St. François, en haut, dans le comté de Madawaska, province du Nouveau-Brunswick. (*Pas imprimée.*)
- No. 169.. CAMPBELLTON ET PASPÉBIAC :—Réponse à ordre, correspondance relative au renouvellement du contrat pour le transport de la maille entre Campbellton et Paspébiac. (*Pas imprimée.*)
- No. 170.. BÉTAIL, IMPORTATION DE :—Réponse à ordre, état indiquant la valeur du bétail importé et exporté de chaque province entre le 1er janvier 1875 et le 1er janvier 1877; aussi, la valeur des viandes fraîches ou salées importées et exportées.
- No. 171.. "CHAMBLY" ET "CULTIVATEUR," BATEAUX A VAPEUR :—Réponse à ordre, état indiquant les montants payés par les bateaux à vapeur *Chamby* et *Cultivateur*, à l'écluse de St. Ours, rivière Chamby, pendant la saison de 1875. (*Pas imprimée.*)
- No. 172.. ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD, SERVICES JUDICIAIRES :—Réponse à ordre, tout argent payé pour services ou frais judiciaires dans l'Île du Prince-Édouard, depuis le 1er janvier 1874 jusqu'à cette date. (*Pas imprimée.*)
- No. 173.. SIFFLET D'ALARME, CAP D'OR :—Réponse à ordre, correspondance entre le gouvernement ou toute personne dans la Nouvelle-Ecosse, relative à l'approvisionnement de charbon du sifflet d'alarme de Cap d'Or. (*Pas imprimée.*)
- No. 174.. MAÎTRE DE HAVRE, SOREL, ST. JEAN, ETC. :—Réponse à ordre, état indiquant les noms et dates de nomination des maîtres de havre à Sorel, St. Jean, Trois-Rivières et Lachine, dans la province de Québec, ainsi qu'un compte détaillé de tous les droits perçus par les dits maîtres de havre, depuis le 15 avril 1875 jusqu'à cette date, sous l'autorité de la 38<sup>e</sup> Victoria, chapitre 30, amendement la 37<sup>e</sup> Victoria, chapitre 34, ainsi que les noms des bâtiments sur lesquels ces droits ont été prélevés, chaque année, et les noms des capitaines de ces bâtiments. (*Pas imprimée.*)

- No. 175.. ST. AUGUSTIN, PAROISSE DE :—Réponse à ordre, correspondance relative à la nomination d'un nouveau maître de poste pour la paroisse de St. Augustin, comté des Deux-Montagnes, et au changement de local du bureau de poste de la dite paroisse. (*Pas imprimée.*)
- No. 176.. CORNOCK, WILLIAM :—Réponse à ordre, toute correspondance relative à la démission de M. William Cornock du bureau de poste du village Erin, dans le comté de Wellington. (*Pas imprimée.*)
- No. 177.. CHEMIN DE FER DE KENNEBEC, CONDUCTEURS DE MALLE :—Réponse à adresse, correspondance relative au changement des conducteurs de la malle, sur le chemin de fer de Kennébec, depuis le 1er janvier 1875; aussi, les noms de ceux à qui on a ôté des contrats, depuis ce temps. (*Pas imprimée.*)
- No. 178.. ILE DU PORTAGE :—Réponse à adresse, correspondance entre les gouvernements canadien et britannique au sujet du transfert de l'île du Portage, dans la baie de Miramichi, de la juridiction de l'amirauté anglaise au gouvernement fédéral. (*Pas imprimée.*)
- No. 179.. DÉPÔTS DU GOUVERNEMENT, BANQUE D'ONTARIO :—Réponse à ordre, correspondance entre les président et caissier de la banque d'Ontario et l'hon. ministre des Finances ou le département des Finances, concernant les dépôts du gouvernement dans la banque d'Ontario, depuis le 1er novembre 1873 jusqu'à cette date.
- No. 180.. MALLE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.—Réponse à ordre, copie de toute soumission reçue par le département des Postes au sujet du transport de la malle dans la Colombie-Britannique. (*Pas imprimée.*)
- No. 181.. GARDIENS DE GLISSOIRES, RIVIÈRE OTTAWA.—Réponse à ordre, indiquant les noms des gardiens de glissoires à chacune des stations sur la rivière des Outaouais et ses tributaires, le 1er juillet 1876; les salaires ou rémunérations payés à chacun des dits gardiens de glissoires; le nombre de pièces de bois carré et en grume qui sont passés dans les glissoires à chacune de ces stations, pendant l'année expirée le 1er juillet 1876. (*Pas imprimée.*)
- No. 182.. COMMISSAIRES DU HAVRE, QUÉBEC :—Réponse à adresse, requête des commissaires du havre de Québec, demandant la garantie du gouvernement pour une somme additionnelle de \$250,000, pour compléter les améliorations du susdit havre de Québec. (*Pas imprimée.*)
- No. 183.. PALAIS DE JUSTICE, KAMOURASKA :—Réponse à adresse, état des débetures émises par le gouvernement du Canada pour l'acquisition d'une bâtisse pour le Palais de Justice et la prison du district de Kamouraska. (*Pas imprimée.*)
- No. 184.. ST. JEAN-L'ÉVANGÉLISTE-DE-LA-NOUVELLE, BUREAU DE POSTE DE :—Réponse à adresse, correspondance au sujet de la fermeture du bureau de poste, dans le voisinage de l'église de St. Jean-l'Évangéliste-de-la-Nouvelle.
- No. 185.. DEWE, JOHN :—Réponse à ordre, commission ou autre document nommant John Dewe inspecteur des postes, ainsi que tous ordres définissant ses devoirs et fonctions. (*Pas imprimée.*)
- No. 186.. NASE, J. MURRAY :—Réponse à ordre, correspondance relative à la destitution de J. Murray Nase, maître de poste de Nérpis, comté de Kings, N.-B. (*Pas imprimée.*)
- No. 187.. LETTRES NON-PAYÉES D'AVANCE :—Réponse à ordre, correspondance échangée entre le bureau de la Chambre de Commerce de Québec et le gouvernement du Canada, au sujet du règlement en force relativement aux lettres non payées d'avance. (*Pas imprimée.*)
- No. 188.. PÊCHES DE L'ACHIGAN ET DU GASPAREAU, MIRAMICHI :—Réponse à adresse, tous rapports au Conseil relatifs à la pêche de l'achigan et du gaspateau dans les rivières Napan et Black, Miramichi, et sur les rives dans le voisinage. (*Pas imprimée.*)
- No. 189.. CANAL LACHINE :—Réponse à ordre :—Réponse à ordre, état indiquant les noms et salaires ou gages de chaque officier composant le personnel du gouvernement au canal Lachine pour chacune des années 1875-6 et 1876-7; et le montant des dépenses contingentes à l'égard de tel personnel pour chacune de ces années. (*Pas imprimée.*)
- No. 190.. LAGACÉ, BENJAMIN :—Réponse à ordre, correspondance relative à la nomination de Benjamin Lagacé comme maître de poste de Jonquières, dans le comté de Chicoutimi, etc. (*Pas imprimée.*)
- No. 191.. COMMISSION DES FRONTIÈRES DE L'AMÉRIQUE BRITANNIQUE DU NORD :—Message, transmettant une dépêche, en date du 1er septembre 1876, du Secrétaire de Sa Majesté pour les Colonies, relative à la Commission des frontières de l'Amérique du Nord, avec un procès-verbal des procédures, à l'assemblée tenue par les commissaires le 29 mai dernier. (*Pas imprimée.*)

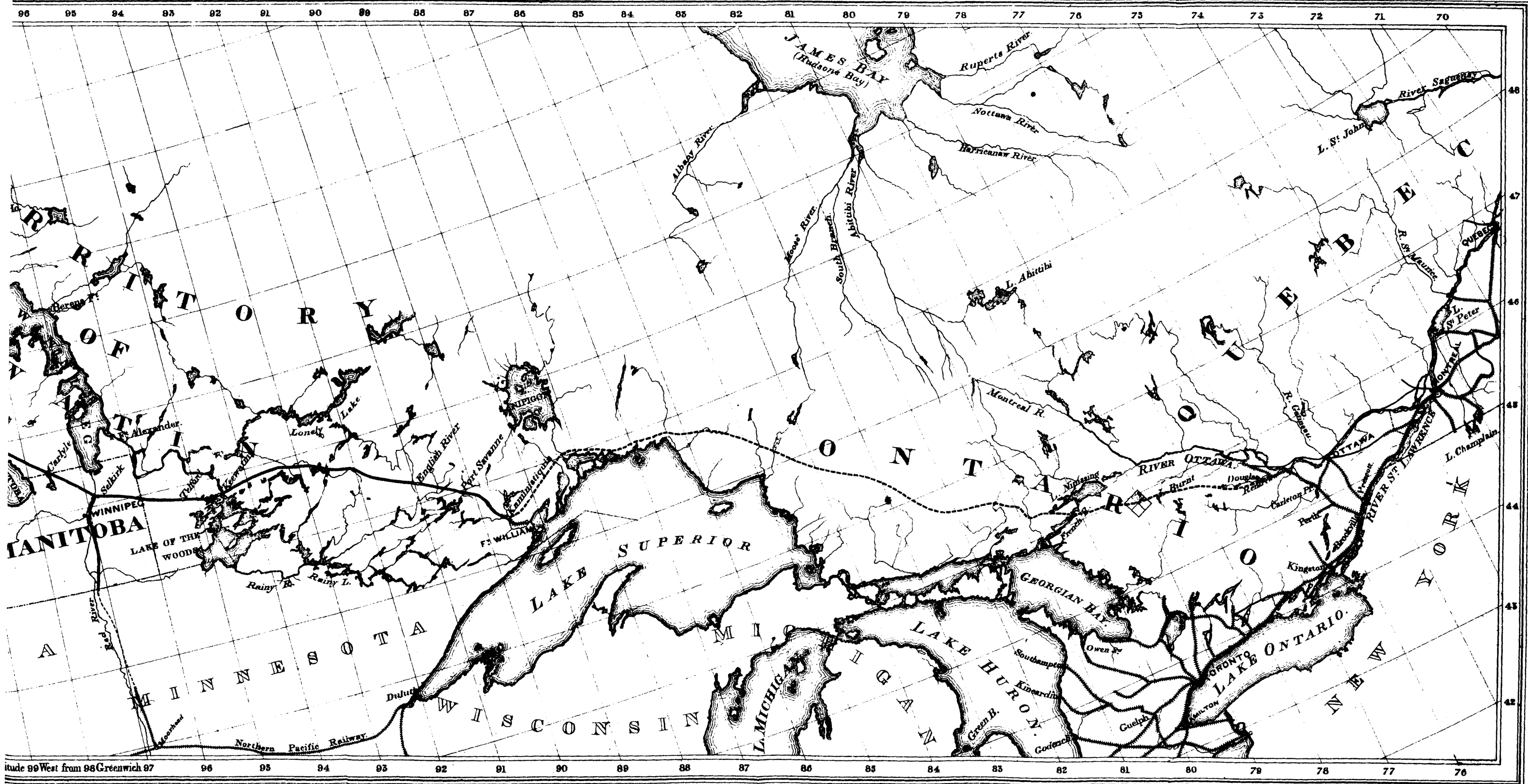
- 
- No. 192.. **CARPENTER ET CIE.** :—Réponse à adresse, état relatif à toute somme d'argent payé à Carpenter et Cie., avec les ordres en Conseil recommandant tel paiement à compte de la subvention en faveur du chemin Dawson, depuis le premier janvier jusqu'au 31 mars 1877. (*Pas imprimée.*)
- No. 193.. **CANADA CENTRAL, PROLONGEMENT DU, RAPPORT DE L'INGÉNIEUR** :—Réponse à ordre, rapport de l'ingénieur sur le chemin Bonnechère ou toute autre route possible du prolongement du Canada Central. (*Pas imprimée.*)
- No. 194.. **EXPLORATION GÉOLOGIQUE DU CANADA** :—Rapport des explorations géologiques du Canada, par Alfred R. C. Selwyn, M. S. R., M. S. G., directeur, pour l'année 1875-76. (*Pas ré-imprimé comme document de la session.*)
- No. 195.. **MACDONALD, TRÈS HONORABLE SIR J. A.** :—Réponse à ordre, rapport des poursuites ou des affaires légales dans lesquelles la société de l'honorable Sir John A. Macdonald, M. P., ou aucun membre de sa dite société, a reçu instruction d'agir pour la Couronne pendant qu'il était ministre de la Justice et procureur-général du Canada. (*Pas imprimée.*)
-

# MAP OF THE COUNTRY TO BE TRAVERSED BY THE CANADIAN PACIFIC RAILWAY

1876  
Sandford Fleming, Engineer in Chief.



A.M. Edmonds, Draughtsman C.P.R.



Longitude 96 West from 96 Greenwich 97 96 95 94 93 92 91 90 89 88 87 86 85 84 83 82 81 80 79 78 77 76 75 74 73 72 71 70  
Latitude 42 North from 42 Greenwich 47 46 45 44 43 42

---

---

# RAPPORT GÉNÉRAL

DU

# MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN

**1876,**

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

---

*IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.*

---



OTTAWA

IMPRIME PAR MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON

1877.





## TABLE DES MATIÈRES.

	Page
INTRODUCTION .....	5
TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.....	5
NAVIGATION.....	6
LE ST. LAURENT ET LES LACS:—	
Observations et descriptions.....	6
Canal Lachine.....	6
“ “ Dragage.....	7
“ “ Nouveaux travaux.....	7
“ “ Dimensions de la nouvelle écluse .....	8
“ “ Profondeur de l'eau .....	8
Canal Beauharnois.....	9
Canal Cornwall.....	10
“ “ Nouveaux travaux.....	10
Canaux de Williamsburgh. {	11
	11
	12
Canal Welland, voie principale, du lac Ontario au lac Erié .....	12
“ “ Ebranchements de la rivière Welland.....	12
“ “ Canal alimentaire de la Grande Rivière .....	13
“ “ Ebranchement du Port Maitland .....	13
“ “ Tableaux des distances.....	13
“ “ Division No. 1.....	13
“ “ “ No. 2.....	14
“ “ “ No. 3.....	14
“ “ Division Dunville.....	14
“ “ Nouveaux travaux.....	14
“ “ Dimensions de la nouvelle écluse .....	14
“ “ Profondeur de l'eau.....	14
Canal de la Baie Burlington.....	16
LIGNE DE MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON:—	
Observations et descriptions.....	17
Tableau des distances .....	17
Ecluse Ste. Anne .....	18
“ “ nouveaux travaux.....	18
Canal Carillon.....	18
Canal de la Chute à Blondeau.....	19
“ “ nouveaux travaux.....	19
Canal Grenville.....	20
“ “ nouveaux travaux .....	20
Canal de la Culbute.....	21
Canal Rideau.....	21
“ “ Tableau des distances .....	22
“ “ Sources d'alimentation .....	23
“ “ Travaux exécutés.....	23
Tableau des dimensions des écluses, de Montréal à Kingston.....	25

## LE RICHELIEU ET LE LAC CHAMPLAIN :—

Observations et descriptions.....	25
Tableau des distances . . . . .	25
Ecluse et digue de St. Ours . . . . .	26
Canal Chambly.....	26
Travaux sur la rivière Richelieu . . . . .	27
Tableau indiqu. les dim. des plus petites écluses, riv. Richelieu et lac Champlain	27
Rivière St. François.....	27
Canal St. Pierre.....	27
Canal de la Baie Verte. . . . .	28

## TRAVAUX SUR LES RIVIÈRES NAVIGABLES :—

Approfondissement du chenal du St. Laurent entre Québec et Montréal .....	29
Rivière St. Jean . . . . .	30
do Niagara.....	30
do Détroit . . . . .	31
do do tunnel.....	31
do Sydenham . . . . .	31

## HAVRES ET JETÉES :—

## PROVINCE DE QUÉBEC.

## RIVIÈRE ST. LAURENT.

Baie St. Paul.....	32
Les Eboulements.....	32
Malbaie . . . . .	32
Bagotville.....	32
Station de la Quarantaine, Grosse-Ile.....	32
Rivière Blanche.....	32
Rivière du Loup (en bas) . . . . .	32
Rivière Ouelle . . . . .	33
L'Islet.....	33
Berthier (en bas).....	33

## PROVINCE D'ONTARIO :—

## LAC ONTARIO.

Kingston . . . . .	33
Napanee . . . . .	33
Trenton.....	33
Cobourg.....	33
Port Hope.....	34
Port Darlington.....	34
Oshawa.....	34
Toronto.....	34
Oakville.....	34

## LAC ERIÉ :—

Port Burwell.....	34
Port Stanley.....	34
Eagle.....	35
Morpeth.....	35

<b>LAC HURON :—</b>	
Bayfield.....	35
Goderich.....	35
Kincardine.....	35
Ile Chantry.....	36
<b>BAIE GEORGIENNE :—</b>	
Parry Sound.....	36
<b>RIVIÈRE STE. MARIE :—</b>	
Rapides Neebish.....	36
<b>LAC SUPÉRIEUR :—</b>	
Rivière Kaministiquia, Baie du Tonnerre.....	36
<b>PROVINCES MARITIMES :—</b>	
<b>NOUVEAU-BRUNSWICK :—</b>	
Richibouctou.....	36
Pointe du Chêne.....	37
Brise-lames de St. Jean.....	37
Shippegan.....	37
Grande Anse.....	37
Campo Bello.....	37
Dragage.....	37
<b>NOUVELLE-ECOSSE :—</b>	
Baie Jordan.....	37
Pointe du Chêne.....	38
Ingonish.....	38
Mabou.....	38
Baie aux Vaches.....	38
L'Ardoise.....	38
Canal St. Pierre.....	38
Anse Meteghan.....	38
Brooklyn.....	38
Anse à la Truite.....	39
Margaree.....	39
Harborville.....	39
Grande Anse.....	39
Margaretville.....	39
Étang aux Huîtres.....	39
Cranberry Head.....	39
Pointe de l'Eglise.....	39
Saulnierville.....	39
Tusket.....	39
Dragage.....	40
<b>ILE DU PRINCE-ÉDOUARD :—</b>	
New London.....	40
Tignish.....	40
Baie Colville.....	40
Dragage.....	40

AMÉLIORATION DES RIVIÈRES.....	40
RELÈVÉS.....	40
GLISSOIRES ET ESTACADES :—	
Observations Générales.....	41
RIVIÈRE SAGUENAY.....	41
RIVIÈRE ST. MAURICE.....	41
Stations de glissoires et distances des Trois-Rivières.....	41
Rivière Vermillon.....	41
Principaux tributaires du St. Maurice.....	41
Estacades à l'embouchure.....	42
Chute Shaouinigane .....	42
Grand'mère .....	42
La Tuque.....	42
Chute des Iroquois .....	42
DISTRICT D'OTTAWA :—	
Observations Générales.....	42
Tableau des distances par l'Outaouais à partir de l'écluse de Ste. Anne.....	42
RIVIÈRE DES OUTAOUAIS ET SES AFFLUENTS :—	
Liste des stations de glissoires et estacades.....	43
Rivière Gatineau.....	45
Rivière Madawaska.....	45
Rivière Coulonge.....	46
Rivière Noire.....	46
Rivière Pétéwawa .....	46
Rivière du Moine .....	47
GLISSOIRES ET ESTACADES :—	
Ce qu'elles coûtent et rapportent.....	48
Rivière Saguenay.....	48
Rivière St. Maurice .....	48
Rivière Trent.....	49
Rivière Ottawa.....	49
RIVIÈRE TRENT ET DISTRICT DE NEWCASTLE :—	
Description et distances.....	50
Stations et distances.....	50
Lindsay .....	50
Bobcaygeon .....	50
Buckhorn .....	51
Petit Lac.....	51
Rapides de Whitlas.....	51
Hastings .....	51
Chutes Heeley.....	51
TERRAINS ET LOYERS.....	51
ARBITRAGES.....	51

## ÉDIFICES PUBLICS :—

OTTAWA—Edifices du Parlement.....	52
Bibliothèque.....	52
Edifices des ministères.....	52
Terrains publics.....	52
Ateliers.....	53
Bureau de poste, bureau de douane, bureau du revenu de l'intérieur.	53
GUELPH—Bureau de poste, bureau de douane, bureau du revenu de l'intérieur.	53
TORONTO—Entrepôt de vérification.....	53
Nouveau bureau de douane.....	53
KINGSTON—Fortifications .....	53
MONTREAL—Bureau de poste.....	54
Entrepôt de vérification.....	54
QUÉBEC ET LÉVIS—Fortifications.....	54
ST. JEAN—Bureau de poste.....	54
DORCHESTER—Penitencier, Provinces Maritimes.....	54
HALIFAX—Ile Lawlor. Station de quarantaine.....	54
PICTOU.—Bureau de douane.....	55
SYDNEY, CAP BRETON.—Hôpital de la Marine.....	55
WINNIPEG—Bureau de douane .....	55
Bureau de poste.....	55
Bureau des terres et du revenu.....	55
Pénitencier.....	55
WESTMINSTER.—Pénitencier.....	55
SOURIS, I. P. E.—Hôpital de la Marine.....	55

## TÉLÉGRAPHE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE :—

Stations télégraphiques et distances.....	56
Travaux Publics .....	56
Dragage du havre Victoria.....	56
Rocher du Castor, havre Victoria.....	56
Douane.....	56

## LIGNE DE COMMUNICATION AVEC LE NORD-OUEST :—

Ligne de communication avec la Province de Manitoba .....	57
Deux routes aux Etats-Unis.....	57
Distances.....	57
Route canadienne.....	58
Distances.....	58
Stations et distances de la route canadienne.....	58
Chemins .....	59
Stations des immigrants .....	59
Remorqueurs, barges et bateaux.....	59
Rivière Maligne.....	59
Ecluse du Fort François.....	59
Lac la Pluie.....	59

COURS D'EAU NAVIGABLES.....	60
CHEMINS DE FER :—	
CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.....	60
CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—	
Distances .....	60
En opération.....	61
Recettes brutes.....	61
Frais d'exploitation... ..	61
Coût de la force motrice.....	62
Frais d'exploitation par mille.....	62
Coût du charbon.....	62
Divers.....	62
Nouveaux travaux.....	62
CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE ÉDOUARD :—	
Distances .....	64
Frais de construction.....	64
Coût par mille.....	64
Recettes et dépenses.....	64
Trafic.....	65

**RAPPORT**

DU

**MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS**

POUR

**L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1876.**

---

---





*A Son Excellence le Très-Honorable Sir Frédérick Temple, Comte de Dufferin, Vicomte et Baron Clandeboye, de Clandeboye, dans le Comté de Down, dans la Pairie du Royaume-Uni, Baron Dufferin et Clandeboye, de Ballyleidy et Killeleagh, dans le Comté de Down, dans la Pairie d'Irlande, et Baronnet, Chevalier du Très-Illustre Ordre de Saint Patrice, et Chevalier Commandeur du Très-Honorable Ordre du Bain, Gouverneur-Général du Canada, et Vice-Amiral d'icelui :—*

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel du ministère des Travaux Publics, pour l'année 1875--76, en vertu du statut.

A. MACKENZIE,

*Ministre des Travaux Publics*

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,  
Ottawa, 30 décembre 1876.



# R A P P O R T.

1875--1876.

---

A l'honorable

ALEXANDER MACKENZIE,

Etc., etc., etc.,

Ministre des Travaux Publics.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du département, rapport compilé conformément à vos instructions.

Il contient un relevé des opérations et un état des dépenses générales et des frais d'entretien des diverses constructions publiques pendant l'année fiscale sus-mentionnée.

L'annexe No. 1, pages 7-8, contient le détail des dépenses. Il est suivi des rapports annuels des contrôleurs et des rapports généraux et spéciaux des ingénieurs attachés au ministère des Travaux Publics.

Voici les constructions sous le contrôle de ce ministère :

LES CANAUX ;

LES CONSTRUCTIONS SUR LES RIVIÈRES NAVIGABLES ;

LES HAVRES ET JETÉES ;

LES GLISSOIRS ET ESTACADES ;

LES ÉDIFICES PUBLICS ;

LES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT ;

LES COMMUNICATIONS AVEC LE NORD-OUEST ;

LE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE ;

TRAVAUX PUBLICS, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

---



---

### CANAUX.

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

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

---

### LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

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

Le lac Supérieur est à environ 600 pieds au-dessus du niveau des plus hautes marées aux Trois-Rivières, sur le St.-Laurent.

Les canaux qui se trouvent sur cette ligne sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, Pointe Farran, Rapide Plat, Galops et Welland. Ils représentent un parcours total de 70.83 milles, et une chute totale de  $536\frac{1}{2}$  pieds rachetée par le moyen de 54 écluses.

Le canal du Sault Sainte-Marie a été construit par les Etats-Unis et est situé sur le côté américain du fleuve. Il fait éviter le Sault Ste. Marie et unit, pour la navigation, les lacs Huron et Supérieur. Sa longueur est de 1.17 mille, sa chute de 18 pieds, et sa profondeur de 12 sur les seuils d'écluse.

Pour le relevé des distances, et les sections de navigation depuis le détroit de Belle-Ile jusqu'à Duluth, à la tête du lac Supérieur, voir l'Annexe No. 2, pages 9, tableau A.

---

### CANAL LACHINE.

Longueur du canal.....	8 $\frac{1}{2}$ milles marins.
Nombre des écluses.....	5
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	44 $\frac{3}{4}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils. { à 2 écluses.....	16 "
{ à 3 écluses.....	9 "
Largeur du canal au fond.....	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	120 "

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

Ce canal était fermé le 30 novembre 1875 et ouvert le 1er mai 1876.

On y a fait entrer l'eau le 20 avril.

La navigation n'a pas été interrompue.

Les murs de chute ont été réparés. Les murs de l'écluse No. 2, du Bassin No. 2 et de cinq déversoirs ont été jointoyés.

Des nouvelles portes ont été posées à l'extrémité inférieure de l'écluse No. 2 ; Les portes des déversoirs du bassin No. 2 ont été munies d'appareils ; les soupapes et chaînes des écluses Nos. 3 et 4, et les portes inférieures du No. 5 ont été réparées.

Les portes inférieures de l'écluse No. 1 ont été replacées.

Toutes les portes d'écluse sont en bon ordre.

*Ponts* : — La culée du pont Brewster a été réparée et le pont No. 1 muni de nouveaux rouleaux. Les deux sont en bon ordre.

La digue en aile a été endommagée par la glace l'hiver dernier. Sans le manque de soin de la part des propriétaires de radeaux, à Lachine, la navigation n'eût rencontré aucun obstacle. (Annexe 3, page 11).

#### DRAGAGE.

Entre l'écluse St. Gabriel et le pont du chemin de fer, le fond du canal a été dragué.

On a enlevé les cailloux apportés par la glace le printemps précédent à l'entrée supérieure du canal. (Annexe 3, page 12).

#### NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Les nouvelles constructions dans le havre de Montréal formeront une nouvelle entrée conduisant au bassin No. 2. Elles comprennent deux écluses inférieures et un bassin intermédiaire de 540 pieds sur une largeur moyenne de 260 pieds, d'une profondeur adaptée à celle des seuils d'écluse, laquelle est de 18 pieds.

Ces écluses et ce bassin sont situés sur le même côté du fleuve que les écluses actuelles. Ces dernières seront conservées et utilisées comme deuxième issue du canal au bassin No. 2, et à ce dernier on donnera une profondeur correspondante à celle sous le pont Wellington, point où il se relie au bassin Wellington. Le bassin No. 2, doit être aussi élargi en faisant disparaître le terrain augulaire en face des lots d'eau sur la rue du Moulin-à-Vent.

Le bassin Wellington que l'on creuse actuellement, et qui aura 1,250 pieds de long sur 225 de largeur, aura aussi une profondeur de 19 pieds. La construction d'un second bassin parallèle—le bassin de la rue du Moulin-à-Vent—de 1,250 pieds de long sur 250 de largeur, est à l'état de projet. L'entreprise en est actuellement donnée.

Du bassin Wellington à la côte St. Paul, le canal conserve une largeur uniforme de 200 pieds et une profondeur de 13, c'est-à-dire la largeur et profondeur actuellement voulue. Deux bassins—Nos 3 et 4,—sur le côté nord du canal, dont la longueur

serait de 750 pieds et la largeur de 150, sont à l'état de projet, mais leur construction n'est pas encore donnée à l'entreprise. Il est question d'établir trois bassins de radoub dans le bassin occidental.

De l'écluse de la côte St. Paul à Lachine, le canal aura une largeur moyenne de 150 pieds.

Les écluses seront de 270 x 15 pieds entre les poteaux tourillons, et d'une profondeur de 14 pieds sur les seuils.

Quant à présent, l'approfondissement du canal est limité à 13 pieds, mais cette profondeur pourra être portée à 15 pieds si le trafic l'exige. Aux écluses et à toutes les constructions permanentes on donne une profondeur de 14 pieds sur les seuils.

Les nouvelles écluses sont isolées des autres de manière à faciliter la circulation.

A Lachine, le canal aura une nouvelle entrée, et par elle seront augmentées les facilités de havre.

#### DIVISION DE MONTRÉAL.

Sections 1 et 2. Entrepreneurs, MM. James Worthington et Cie.

La section 1 comprend deux écluses avec bassin intermédiaire.

Section 2.—Construction du bassin Wellington et agrandissement du bassin No. 2.

Section 3.—Depuis en aval du pont Wellington jusqu'à une petite distance en amont de l'écluse St. Gabriel, distance, 4,200 pieds. Entrepreneurs, MM. McNamee, Gaherty et Fréchette.

Section 4.—Depuis en amont de l'écluse St. Gabriel jusqu'au-dessus du pont du chemin de fer, distance de 3,800 pieds. Entrepreneurs, MM. Whitney et Dotey.

Section 5.—Depuis en amont du pont du chemin de fer jusqu'en aval de l'écluse St. Paul; distance, 4,200 pieds. Entrepreneur, M. Alphonse Charlebois.

Sections 6 et 7.—Depuis en aval de l'écluse St. Paul jusqu'en face de la terre de Thierry; distance, 10,000 pieds. Entrepreneurs, MM. Davis et fils.

#### DIVISION DE LACHINE.

Section 8.—Depuis vis-à-vis la terre de Thierry jusqu'à celle de la veuve McNaughton; distance, 7,500 pieds. Entrepreneurs, MM. O'Brien et Sullivan.

Section 9.—Depuis la terre de la veuve McNaughton jusqu'en aval de l'écluse de prise d'eau; distance, 6,000 pieds. Entrepreneurs, MM. John Lyons et Cie.

Section 10.—Depuis l'écluse de prise d'eau jusqu'à l'entrée sur le fleuve; distance, 1,400 pieds. Entrepreneurs, MM. Rodgers, Kelly et Cie.

Section 11.—Elle forme l'entrée dans le fleuve et un havre à Lachine; longueur, 200 pieds. Entrepreneurs, MM. William Davis et fils.

Ecluse No. 1.—Ses murs sont presque terminés.

Ecluse No. 2.—Les murs du sas ont atteint trois pieds de hauteur, et le mur d'enclave et de chute 5 pieds.

Bassin No. 2.—Les travaux d'excavation se poursuivent.

Bassin Wellington.—Les travaux d'excavation s'achèvent, les murs sont bien avancés et l'égoût en brique est terminé.

Section 3.—Travaux d'excavation commencés le 3 janvier dernier ; beaucoup de matériaux sont rendus sur les lieux.

Sections 4, 5, 6 et 7.—Leurs travaux sont commencés.

Section 8.—Les travaux ne sont pas commencés ; les entrepreneurs s'occupent de se procurer des dragueurs et l'outillage.

Sections 9 et 10.—Travaux commencés en mai et juin. Ils se poursuivent avec vigueur.

Section 11.—On transporte actuellement sur les lieux les matériaux nécessaires.

#### CANAL DE BEAUHARNOIS.

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

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

Fermé le 25 novembre 1875 et ouvert le 1er mai 1876.

La circulation a été interrompue pendant 129 heures.

Les portes de l'écluse No. 7, et celles des écluses Nos. 5 et 9 ont été reconstruites et munies d'un nouvel appareil de suspension. Six paires de portes ont été reconstruites ; les portes supérieures de l'écluse No. 9 ont été renouvelées et celles des écluses Nos. 8, 10, 11 et 13 réparées.

Le pont tournant de Saint-Thimothée a été reconstruit ; les pivots des ponts-tournants des écluses Nos. 9, 12 et 13 et leur plancher ont été renouvelés. Les ponts sur les déversoirs des écluses Nos 7, 8 et 11, et 8 passerelles ont été réparés.

Les maisons des écluses Nos. 8, 11, 12 et 13 ont été réparées, ainsi que l'habitation du percepteur et le bureau du contrôleur.

Tous les murs en talus ont été réparés. Vis-à-vis du grand bassin les levées ont été exhaussées de 18 pouces sur une longueur de 900 pieds.

Une brèche du canal couvert de Saint-Thimothée a été bouchée.

La muraille du canal couvert de Saint-Thimothée a été réparée.

La jetée protectrice et le quai à l'entrée supérieure ont été réparés.

Tous les drains et fossés latéraux ont été nettoyés.

Les levées et terrains adjacents ont beaucoup souffert de l'inondation lorsque les portes ont été emportées, et il a fallu employer un grand nombre d'hommes pour enlever les débris. (Annexe 3, page 14.)

---

### CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal.....	11½ milles marins.
Nombre des écluses.....	7
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 55 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	48 “
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 “
Largeur du canal au fond.....	100 “
Largeur à la surface de l'eau.....	150 “

Depuis la tête du canal Beauharnois jusqu'au canal Cornwall, il y a un intervalle navigable de 32¾ milles, sur le lac Saint-François.

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

Le canal a été fermé du 6 décembre 1875 au 1er mai 1876.

La navigation n'a pas été interrompue.

Cinq nouvelles portes d'écluse ont été posées.

On a renouvelé les coulisses des écluses Nos. 15 et 16.

Les murs en talus ont été exhaussés et les fossés nettoyés. (Annexe 4, p. 38.)

---

### NOUVELLES CONTRIBUTIONS.

La ligne de l'agrandissement a été tirée et l'entrée inférieure, à Cornwall, localisée.

Des soumissions vont être demandées pour la section 1, qui comprendra l'entrée inférieure et les deux premières écluses.



---



---

 CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

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

---

 CANAL DE LA POINTE FARRAN.

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

De la tête du canal Cornwall au pied de celui de la Pointe Farran, la distance, sur le Saint-Laurent, est de 5 milles. Ce canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter les rapides de la Pointe Farran; les navires qui descendent, franchissent les rapides aisément et en toute sécurité.

Fermé le 2 décembre 1875; ouvert le 1er mai 1876.

Navigation non interrompue.

Les portes d'écluse ont été réparées.

La jetée détruite par le feu en 1874 a été reconstruite pendant l'hiver. (Annexe 5, page 39.)

---

 CANAL DU RAPIDE PLAT.

Longueur du canal.....	4 milles.
Nombre des écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 40 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	11 $\frac{1}{2}$ "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au fond.....	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	90 "

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

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

Fermé le 2 décembre 1875; ouvert le 1er mai 1876.

La navigation n'a pas été interrompue.

Les levées ont été protégées et de légères réparations ont été faites à l'écluse et à ses portes. (Annexe 5, p. 39.)

## CANAL DES GALOPS.

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

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

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

Fermé le 2 décembre 1875 ; ouvert le 1er mai 1876.

La navigation n'a pas été interrompue.

On a renouvelé les portes des écluses Nos. 25 et 26.

Le canal a été tenu en bon ordre. (Annexe 5, p. 39.)

## CANAL WELLAND.

## LIGNE PRINCIPALE ENTRE LE LAC ONTARIO ET LE LAC ÉRIÉ.

Longueur du canal.....	27 milles et 1,099 pieds.																
Paires de portes auxiliaires.....	3																
Nombre d'écluses.....	27																
Dimensions des écluses.....	<table> <tr> <td rowspan="3" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">{</td> <td>2 écluses de..</td> <td>200</td> <td>x</td> <td>45</td> <td>pieds.</td> </tr> <tr> <td>24 " ..</td> <td>150</td> <td>"</td> <td>26<math>\frac{1}{2}</math></td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>1 " ..</td> <td>230</td> <td>"</td> <td>42</td> <td>"</td> </tr> </table>	{	2 écluses de..	200	x	45	pieds.	24 " ..	150	"	26 $\frac{1}{2}$	"	1 " ..	230	"	42	"
{	2 écluses de..		200	x	45	pieds.											
	24 " ..		150	"	26 $\frac{1}{2}$	"											
	1 " ..	230	"	42	"												
Ascension totale par les écluses.....	330 pieds.																
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	14 $\frac{1}{2}$ "																

## BRAS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal : De la tranchée de Port Robinson à la rivière Welland.....	2,622	pieds.
" Du canal Welland à la rivière Welland, par l'écluse de l'aqueduc.....	300	"
" De la tranchée de Chippewa à la rivière Niagara .....	1,020	"
Nombre des écluses : Une à l'aqueduc, une à Port Robinson.....	2	
Dimensions des écluses.....	150	pieds x 26 $\frac{1}{2}$ pieds.
Chute totale depuis le canal Welland jusqu'à la rivière Welland.....	17	pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9	pieds 10 pouces.

## CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIERE.

Longueur du canal.....	21 milles.
Nombre des écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	{ 1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 200 x 45 "
Ascension totale par les écluses.....	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	10½ pieds.

## BRAS DE PORT MAITLAND.

Longueur du canal.....	1½
Nombre des écluses.....	1
Dimensions des écluses.....	185 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	8½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	11 "

La largeur de la ligne principale de ce canal varie comme suit :—

Section.	Distance.	Largeur au fond.	Largeur à la surface.
	Milles.	Pieds.	Pieds.
De Dalhousie à Thorold.....	9½	70	110
De Thorold à Allanburgh.....	3½	26	66
De Allanburgh au Coude de Ramey.....	12½	50	90
Du Coude de Ramey à Port Colborne.....	1½	58	58
De Port Colborne à l'extrémité extérieure de la Jetée Ouest.....	¾	90	.....
De Port Robinson à Chippawa, rivière Welland.....	8½	.....	200
Embranchement de Dunville.....	21	26	60 à 70
Embranchement de Port Maitland.....	1½	45	85

Fermé le 15 décembre 1875 ; ouvert le 7 avril 1876.

Deux accidents ont interrompu la navigation pendant 72 heures.

L'eau a été plus abondante que les deux années précédentes.

Le trafic n'a pas été considérable, mais les rapports indiquent une augmentation sur celui de l'année dernière.

La somme de \$2,302.67 a été perçue dans le cours de l'année, pour amendes et dommages. (Annexe 6, page 43).

DIVISION NO. 1, DE PORT DALHOUSIE AU PIED DE L'ÉCLUSE NO. 20, 8½ MILLES.

On a renouvelé les portes des écluses No. 1, 4, 6, 10, 14, et 17 ; les ponts et dé-

versoirs des écluses Nos. 2, 4, 11 et 17 ont été séparés, ainsi que les habitations des percepteurs aux écluses Nos. 1, 2 et 15. (Annexe 6, page 40).

DIVISION No. 2, DE L'ÉCLUSE No. 20 A LA JONCTION.

Il y a huit nouvelles portes de rechange. Les réparations nécessaires ont été faites. Les ponts à Allanburg, Port Robinson et Welland ont été réparés.

Quatre nouvelles portes ont été posées à Allanburg et la maison de l'éclusier a été réparée. Les levées ont été maintenues en bon ordre et une partie a été pavée en pierre. Un nouveau radeau de défense a été placé en face du pont tournant, à Welland. (Annexe 6, page 41).

DIVISION No. 3, DE LA JONCTION À PORT COLBORNE, 7 $\frac{1}{4}$  MILES.

Le pont de pierre a été réparé, un nouveau bateau passeur a été construit, la maison du percepteur a été réparé, ainsi que les levées, et la muraille a été prolongée.

DIVISION DE DUNVILLE. CANAL D'ALIMENTATION DE LA JONCTION À DUNVILLE

ET BRAS DE PORT MAINTLAND, 22 $\frac{3}{4}$  MILLES.

Les levées ont été réparées et pavées en pierre près de Stromness. Une nouvelle maison pour l'éclusier a été construite à la Jonction.

Deux nouvelles portes ont été placées à Port Maitland.

M. Haney, l'entrepreneur, a terminé la construction de la jetée ouest.

Le pont de la Crique Sulphur a été replanché et le pilier de son extrémité Est a été renouvelé. Comme protection on a fait un nouvel amas de pierre à Dunville. (Annexe 6, page 42).

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Elles consisteront en écluses de 270 pieds de long, de 45 de large et de 14 de profondeur sur les seuils, le canal ayant une largeur de 100 pieds au fond et une profondeur de 15.

Actuellement, la profondeur est de 13 pieds entre les écluses. Les écluses, que l'on pourra plus tard élever à peu de frais, ont une profondeur de 12 pieds sur les seuils.

L'entrée et d'autres écluses qui n'appartiennent pas à cette catégorie ont une profondeur de 14 pieds.

L'entrée du canal actuel de Port Dalhousie sera conservée lors du prochain agrandissement. Elle offre plusieurs avantages, entre autres, celui de n'avoir ni récifs ni battures. Le fond est régulier et l'ancrage bon.

Le havre, d'ailleurs, est d'un accès facile et offre aux navires un abri sûr dans cinq brasses d'eau à 200 verges de la rive. Il est ouvert presque tout l'hiver. Dans les 30 dernières années, pendant deux ou trois hivers seulement les navires n'ont pu y entrer. Avant la construction des chemins de fer les navires naviguaient en plein hiver entre ce port et Toronto. La même chose pourrait se faire aujourd'hui si cette

navigation offrait les mêmes avantages. Le havre est d'ordinaire libre de glace plusieurs jours avant l'ouverture générale de la navigation.

Le nouveau canal se sépare de la ligne actuelle au ravin de May, qui forme le bassin intérieur, et de là s'étend sur une étendue de  $8\frac{3}{4}$  milles jusqu'à Marlatt's Pond près de Thorold. Entre les points ci-dessus, la nouvelle ligne est de  $\frac{3}{4}$  de mille plus courte que le canal actuel.

La nouvelle entrée de l'écluse est sur la rive droite de la crique qui se trouve près du déversoir régulateur actuel.

L'écluse No. 2 est située à l'embouchure du ravin de May, et avec les autres écluses Nos. 3, 4 et 5, le niveau du plateau inférieur se trouve atteint. Entre chaque écluse, la distance est généralement de 1,200 pieds.

Entre les écluses Nos. 5 et 6, la distance est d'environ 4,000 pieds. Un intervalle d'environ 1,000 pieds sépare les écluses Nos. 6 et 7.

Les écluses Nos. 8 et 9 sont près de la traverse du chemin de Queenston, au cimetière de Ste. Catherine.

Jusqu'au No. 9, toutes les écluses ont une ascension de 14 pieds.

De l'écluse No. à l'écluse No. 11 la ligne est directe sur une longueur de 44 milles.

Entre les Nos. 11 et 12 le canal décrit une courbe de 20 degrés vers l'ouest. Les écluses suivantes, 12, 13, 14, 15 et 16 se trouvent sur une même et droite ligne d'environ 4,500 pieds. Après le No. 11, l'intervalle entre les écluses a été déterminé de manière à ce que deux des plus grands navires de cette route puissent facilement se rencontrer.

Sur l'espace de 14,000 pieds qui sépare les écluses de No. 11 à 24, l'ascension est de 196 pieds.

Le canal décrit une courbe le long de l'escarpement du Niagara et tourne ensuite vers le ravin qui forme la tête des eaux de Ten Mile Creek en arrière de Thorold. Il traverse le côteau qui sépare cette crique de la vallée Beaver-dam. A ce point la localisation correspond à ce que l'on désigne sous le nom de Little Deep Cut sur le canal actuel.

Du lac Ontario à Marlatt's Pond, l'ascension moyenne est de 321 pieds, rachetée par 24 écluses sur le nouveau canal.

Le canal actuel a 25 écluses pour racheter cette pente.

Le canal est traversé par deux chemins de fer.

### 1. *Le chemin de fer de Welland.*

Cette ligne le traversera sur un pont tournant. On a fait une diversion de plus d'un mille de chemin de fer pour pouvoir suivre ce plan.

### 2. *Le Grand Occidental.*

Un pont-tournant sur ce canal pour une voie ferrée aussi importante que celle-ci

a été reconnu comme désavantageux pour ces deux voies de transport, et il a en conséquence été décidé que ce chemin de fer passerait sous le canal au moyen d'un tunnel.

On a fait subir à la ligne une déviation de  $1\frac{1}{2}$  mille afin de la localiser avantageusement.

Le tunnel du chemin de sera 750 pieds de long et situé à 1,850 pieds au sud de la traverse actuelle du canal au nord-est de Thorold.

Entre Marlatt's Pond et Allanburg, distance d'environ  $3\frac{1}{4}$  milles, la route n'a pas encore été choisie.

Depuis Allanburg-Sud, les travaux seront limités à l'élargissement et à l'agrandissement du prisme du canal actuel jusqu'au point de faire du lac Erié sa source d'alimentation. L'établissement de ce niveau mettra fin à la nécessité d'un éclusage entre la Grande Rivière et le lac Erié. Conséquemment, l'écluse de Port Colborne ne servira plus qu'à régler le volume d'eau du canal.

La division nord compte 20 sections, celle du sud 16. Vingt-sept sont données à l'entreprise. Des neuf qui restent à adjuger, il y en a quatre dans la division nord et 5 dans la division sud, savoir :

Sections 17, 18, 19 et 20 de Marlatt's Pond à Allanburg, et 27, 28, 33, 34 et 35 entre Port Robinson et Port Colborne.

On est en voie d'approfondir l'entrée de Port Colborne jusqu'à 17 pieds au-dessous du niveau le plus bas du lac Erié.

On a fait disparaître une grande quantité de roc. Les jetées à l'entrée seront prolongées de 1,000 pieds. Une fois ces travaux terminés, l'entrée de Port Colborne sera sans obstruction et formera un bon havre.

#### CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

Longueur du canal.	$\frac{1}{2}$ mille.
Il n'y a pas d'écluses sur ce canal.	
Largeur moyenne entre les jetées.	138 pieds.
Largeur minimum.	108 "

Ce canal n'est qu'une simple tranchée dans un banc de sable qui s'était formé entre le lac Ontario et la baie Burlington, et il est navigable pour les navires tirant 10 pieds d'eau. Il permet aux navires d'atteindre le port de Hamilton et la ville de Dundas par le canal Desjardins.

Fermé le 11 décembre 1875 et ouvert le 28 avril 1876.

Quelques réparations ont été faites.

Le planchéage, etc., détruits par l'incendie ont été renouvelés.

On a rempli avec de la pierre les parties ravagées par l'eau.

Le caisson du phare a été ralongé.

Le bac a été réparé. (Annexe 7, page 45.)

## MONTREAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du havre de Montréal au port de Kingston, en remontant le canal Lachine ainsi que les parties navigables du bas de la rivière des Outaouais,—et les canaux de l'Outaouais jusqu'à la ville d'Ottawa, et de là par le canal Rideau à Kingston sur le lac Ontario,—distance totale de 246 $\frac{1}{2}$  milles.

Après avoir quitté le canal Lachine, on rencontre les constructions suivantes, qui ont pour but de racheter les obstacles à la navigation par cette route :—

- L'écluse Ste. Anne ;
- Le canal de Carillon ;
- “ de la Chute-à-Blondeau ;
- “ de Grenville ;
- “ Rideau.

La longueur réunie de ces canaux est de 134 $\frac{3}{8}$  milles ; la chute total est de 533 $\frac{1}{2}$  pieds, 356 $\frac{1}{2}$  pieds d'ascension et 177 pieds de descente ; nombre des écluses, 59.

Le tableau suivant indique les sections et les distances intermédiaires, avec les distances totales du havre de Montréal aux principaux points de cette ligne de navigation :—

Sections de la ligne de navigation.	Distances. intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
Canal Lachine.....	8 $\frac{1}{2}$	.....
Du Canal Lachine à l'écluse Ste. Anne.....	15	23 $\frac{1}{2}$
Ecluse Ste. Anne et jetées .....	$\frac{1}{8}$	23 $\frac{5}{8}$
De l'écluse Ste. Anne au canal du Carillon .....	27	50 $\frac{5}{8}$
Canal de Carillon.....	2 $\frac{1}{8}$	52 $\frac{3}{4}$
Du canal de Carillon à la Chute à Blondeau.....	4	56 $\frac{3}{4}$
Canal de la Chute à Blondeau.....	$\frac{1}{8}$	56 $\frac{1}{2}$
Du canal de la Chute à Blondeau au canal de Grenville.....	1 $\frac{3}{8}$	58 $\frac{1}{4}$
Canal de Grenville.....	5 $\frac{1}{2}$	64
Du Canal de Grenville au canal Rideau.....	56	120
Canal Rideau, aboutissant à Kingston.....	126 $\frac{1}{4}$	246 $\frac{1}{4}$

## ECLUSE SAINTE-ANNE.

Longueur.....	1	milles.
Nombre des écluses.....	1	
Dimensions de l'écluse.....	190	pieds x 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse.....	3	
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	}	6 pieds à l'eau basse.
		7 " à la hauteur d'eau ordin.

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, permet aux navires de franchir les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière des Outaouais qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du havre de Montréal.

Fermée le 22 novembre 1875 ; ouvert le 1er mai 1876.

Pas d'interruption.

En Mai, l'eau était d'un pied plus haute qu'à l'ordinaire dans l'écluse.

Cette élévation extraordinaire a nécessité la construction de digues temporaires de chaque côté de l'écluse, afin que la circulation ne fût pas interrompue.

La digue en aile a été réparée ainsi que deux jetées conductrices. Les murs d'écluse ont été rejointoyés et la maison du percepteur réparée.

En aval de l'écluse et sur le côté nord toute la superstructure du pilier d'amarrage a été emportée par les eaux en mai. (Annexe 3, page 16).

## NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

On est en voie de former un nouveau chenal de 1,200 pieds de longueur et de 120 de large depuis l'eau profonde au pied de l'écluse jusqu'à l'eau profonde à l'île Perrot. Les bords seront protégés par des caissons.

Ces travaux se poursuivent avec vigueur. On compte les terminer avant les eaux basses de 1877. (Annexe 3, pp. 16 et 31.)

## CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal.....	2	milles.
Nombre des écluses.....	3,	(deux d'ascension,—une de descente.)
Dim. des écluses ; écluses d'as. No. 1.	128	pieds x 32½ pieds.
do No. 2.	126½	" x 32½ "
Ecluse de prise d'eau No. 3.	126½	" x 32½ "
Chute totale.....	34¾	" { 21¾ en montant. 13 en descendant.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	6	"
Largeur du canal au fond.....	30	"
Largeur à la surface de l'eau.....	59	"



Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de Carillon.

Entre l'écluse Sainte-Anne et le canal de Carillon, il y a une section navigable de 27 milles sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière des Outaouais.

Fermé le 20 novembre 1875 ; ouvert le 1er mai 1876.

Les écluses ont été rejointoyées et les superstructures réparées.

Deux jeux de portes ont été construits.

Vu la grande élévation des eaux, le canal a été fermé le 14 mai et la rivière endiguée en arrière afin de l'empêcher d'affluer dans le canal. Il n'y a eu que peu de dommage. (Annexe 3, page 17).

#### CANAL DE LA CHUTE A BLONDEAU.

Longueur du canal.....	$\frac{1}{2}$ de mille
Nombre des écluses.....	1
Dimensions de l'écluse.....	130 $\frac{2}{3}$ pieds $\approx$ 32 $\frac{2}{3}$ pieds à l'ext. supér. et 36 $\frac{1}{2}$ pieds à l'extrémité inférieure.
Ascension totale par l'écluse.....	3 $\frac{3}{4}$ pieds.
Hauteur de l'eau sus les seuils.....	6 "
Largeur du canal, au fond.....	30 "
do à la surface de l'eau.	30 "

Entre les canaux de Carillon et de la Chute-à-Blondeau, le parcours navigable est de quatre milles. Ce canal est coupé dans le roc solide. Il n'a qu'une écluse et ne sert qu'aux navires qui remontent le fleuve, car, pour le descendre, tous passent par les rapides.

Fermé le 20 novembre 1875 ; ouvert le 6 mai 1876.

Les réparations ordinaires ont été faites à ce canal.

Le 10 mai dernier, l'eau de l'Outaouais débordait l'écluse de 20 pouces et elle a continué à monter jusqu'à 4 pieds. La navigation fut en conséquence interrompue jusqu'au 1er de juin, date où fut terminée une digue de deux pieds d'élévation. (Annexe 3, page 17.)

#### NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Décrites dans le rapport de l'an dernier, ces constructions consistent en une digue de 1,800 pieds et en une glissoire de 600 pieds sur 120 de large.

Un canal de  $\frac{3}{4}$  de mille et à deux écluses est en voie de construction sur le côté sud pour racheter la différence de niveau actuellement rachetée par les canaux de Carillon et de la Chute-à-Blondeau.

Ces travaux sont passablement avancés.

On n'a fait que peu de travaux permanents à la digue. (Annexe 3, pages 17 et 33.)

### CANAL DE GRENVILLE

Longueur du canal.....	5 $\frac{3}{4}$ milles
Nombre des écluses.....	7
Dim. des écluses :—Ecl. d'ascension, No. 5 } accolées. }	130 $\frac{2}{3}$ pieds x 32 $\frac{1}{3}$ pieds.
“ “ “ No. 6 } do }	138 $\frac{1}{3}$ “ 32 $\frac{1}{3}$ “
“ “ “ No. 7 } do }	128 $\frac{1}{3}$ “ 31 $\frac{5}{8}$ “
“ “ “ No. 8 } do }	128 “ 32 $\frac{1}{3}$ “
Ecluse Nos. 9 et 10 de prise d'eau No. 11.....	200 , 45 “
Ascension totale par les écluses.....	45 $\frac{3}{4}$ “
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	6 $\frac{1}{2}$ “
Hauteur de l'eau sur les seuils de l'écluse No. 11.....	9 “
Largeur du canal au fond.....	20 à 30 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	25 à 60 “

Depuis la tête de la Chute-à-Blondeau jusqu'au pied du canal de Grenville, le parcours navigable est de  $1\frac{3}{4}$  mille.

Ce canal est à environ 60 milles de la cité d'Ottawa et permet aux navires d'éviter les rapides du Long-Sault.

Fermé le 20 novembre 1875 ; ouvert le 8 mai 1876.

Les quatre écluses sont très délabrées à l'entrée inférieure.

Les réparations ont été bornées aux travaux d'entretien.

Les chemins de halage, etc., ont été complètement réparés.

On a fait beaucoup de clôturage.

Les hautes eaux du 20 mai ont beaucoup endommagé l'écluse No. 11 et elle va exiger, conséquemment, de grandes réparations

Les crues ont interrompu la navigation pendant 20 jours. (Annexe 3, page 19.)

### NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Quatre bassins de rencontre de 600 pieds de longueur sont terminés. Placés sur des courbes et augmentant de 80 pieds la largeur du fond, ils contribuent à redresser le canal.

En aval de l'écluse No. 10, et sur la section 2, deux autres bassins de rencontre ont été construits.

Depuis l'écluse No. 10, en descendant, le canal a été agrandi sur une longueur de 6,500 pieds, et les murs en maçonnerie sèche près des levées sont terminés. (Annexe 3, pages 19 et 34.)

Les constructions destinées à racheter les rapides de la Culbute et de l'Islet, comprennent deux écluses accolées, chacune de 200 pieds de long et de 45 de large, avec 6 pieds d'eau sur les seuils; leur ascension est de 18 à 20 pieds et il y a des digues formant une longueur totale de 520 pieds.

Les écluses et piliers d'amarrage, à chaque entrée, à l'exception d'une partie de revêtement, sont terminés.

La digue de L'Islet est presque finie et les travaux du barrage incliné sont très avancés. (Annexe 3, pages 19 et 36.)

#### NAVIGATION DU CANAL RIDEAU.

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

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

Le tableau suivant donne la distance entre les cités d'Ottawa et Kingston et les stations intermédiaires :—

No. de la station.	Nom de la station.	Distance d'Ottawa.	Ecluses.		Digues.		Longueur de canal artificiel à chaque station en milles.	
			No.	Ascension à l'eau basse.	No.	Longueur.		Hauteur
		Milles.		Ascens.		Pieds. 230	Pieds. 18	
1	Ottawa .....	0	8	Pds.pcs. 82 0	3	1,320	33	4-00
2	Hartwell's.....	4½	2	22 0	.....	100	28	
3	Hogsback.....	5½	2	13 6	1	320	60	
4	Black Rapids.....	9½	1	10 0	1	300	12	0-13
5	Long Island.....	14¾	3	27 0	3	850	68	0-13
6	Burritt's.....	40¾	1	10 6	1	240	14	1-50
7	Nicholson .....	43¾	2	15 2	1	500	9	0-50
8	Clowes .....	44½	1	10 6	1	481	16	0-05
9	Merrickville .....	46¾	3	25 0	1	150	6	0-33
10	Maitland's .....	55	1	4 9	1	270	8	0-13
11	Edmonds .....	59½	1	10 10	1	343	8	0-06
12	Old Slys.....	60½	2	15 6	1	250	20	0-25
13	Chûte à Smith.....	61½	4	33 9	2	600	24	0-13
14	Premiers Rapides, ou Poonamalie ....	64	1	7 9	1	260	5	1-25
15	Narrows .....	83½	1	4 0	1	600	9	0-06
	Ascension totale à l'eau basse.....			292 3				
				Chûte.				
16	Isthmus.....	87½	1	4 0	.....	.....	.....	1-25
17	Chaffey's.....	92	1	12 6	.....	.....	.....	0-13
18	Davis .....	94¼	1	9 0	1	300	15	0-06
19	Chûte Jones.....	97¼	4	60 0	1	360	60	0-25
20	Moulin Brewer (en haut).....	108¼	2	19 0	1	200	20	1-75
21	do (en bas).....	110	1	14 2	1	200	12	4-25
22	Moulins de Kingston.....	120¼	4	46 8	1	6,042	14	0.25
22	Kingston.....	126¼						
	Chûte totale à l'eau basse.....			165 4				
	Total.....		47		24	15,472		16-46

La navigation a été fermée aux moulins de Kingston le 15 novembre 1875, et ouverte le 6 mai 1876.

A Ottawa, la navigation a été fermée le 22 novembre 1875, et ouverte le 6 mai 1876.

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

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

On peut les diviser en trois catégories :—

Les eaux qui alimentent le bief culminant ;

Les eaux qui alimentent le bief de descente à l'est ;

Les eaux qui alimentent le bief de descente au sud-ouest.

#### ALIMENTATION DU BIEF CULMINANT.

Bassin du lac Wolfe se déchargeant dans le bief culminant.

#### ALIMENTATION DU BIEF DE DESCENTE À L'EST.

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

#### ALIMENTATION DU BIEF DE DESCENTE AU SUD-OUEST.

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

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

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

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

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

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

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

La rivière Napanec, la crique du Mill Haven et le lac Collins qui se déchargent dans le lac Ontario.

Aux stations suivantes, on a réparé les clôtures, ponts tournants, etc. :—

Moulins de Kingston.

Newboro'.

Narrows.

Smith's Falls.

Mutchmor's.

Merrickville.

Les réparations nécessaires ont été faites aux stations suivantes :

Moulins de Kingston.  
 Moulins de Brewer (en haut).  
 Poonamalie.  
 Smith's Falls—Isoléc.  
 Old Slys.  
 Edmond's.  
 Clowes.  
 Nicholson.  
 Rapides Burritt.  
 Becket.  
 Hartwell's.

Aux endroits suivants les digues ont été solidifiées  
 Moulins de Brewer (en bas).  
 Digue au Poisson Blanc.  
 “ du lac à l'Aigle.  
 “ de Clowes.  
 “ de Hogsback.

Les écluses suivantes ont été réparées.  
 Châte Jones.  
 “ Davis.  
 “ de Chaffey.

Aux stations suivantes, les écluses et déversoirs ont été réparés :  
 Châte Jones.  
 “ Davis.  
 “ Poonamalie.  
 Old Slys.  
 Long Island.  
 Black Rapids.

OTTAWA.

L'égoût passant sous le bassin du canal est terminé. (Annexe 8, page 46.)

TABLEAU indiquant les dimensions des écluses sur les canaux de la lignede navigation de Montréal, Ottawa et Kingston ; aussi les dimensions des plus grands navires qui peuvent les franchir.

Nom du canal.	Dimensions des écluses.			Dimensions des navires.			
	Longueur.	Largeur.	Hauteur de l'eau sur les seuils.	Longueur.	Largeur.	Tirant d'eau lorsque le navire est chargé.	Tonnage.
Oarillon et Grenville.....	128	31½	5½	110	28	5	100
Rideau.....	134	32	5	110	31½	4½	250

#### RIVIÈRE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

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

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

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

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

Sections de navigation.	Distances intermédiaires en milles.	Distances totales.
De Sorel à l'écluse de St. Ours.....		14
De l'écluse St. Ours au canal Chambly.....	32	46
Canal Chambly.....	12	58
Du canal Chambly à la frontière.....	23	81
De la frontière au canal Champlain.....	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié.....	66	256
De la jonction du canal Erié à Albany.....	7	265
D'Albany à New-York.....	146	411

## ÉCLUSE ET DIGUE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal.....	$\frac{1}{8}$ de mille
Nombre des écluses.....	1
Dimensions de l'écluse.....	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse.....	5 "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	7 " à l'eau basse.
Longueur de la digue dans le chenal Est.....	300 "
do do do Ouest.	600 "

À Saint-Ours, qui est situé à quatorze milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours, qui est faite en pierre de taille, et une digue en terre, sont situées sur le chenal Est; on a construit sur le chenal Ouest une grande digue en coffrage remplie de pierres.

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

L'écluse de Saint-Ours a été fermée depuis le 21 novembre 1875, jusqu'au 19 avril 1876.

La navigation n'a pas été interrompue.

Les réparations et renouvellements nécessaires ont été faits. (Annexe 3, page 16.)

## CANAL DE CHAMBLY.

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

La section suivante de cette route, qui fait suite aux trente-deux milles de navigation libre entre l'écluse Saint-Ours et le bassin de Chambly,—celui-ci étant un réservoir naturel formé par l'expansion de la rivière Richelieu,—est le canal de Chambly, qui a été construit dans le but d'éviter les rapides entre Saint-Jean Chambly, sur un parcours de douze milles.

Fermé le 22 novembre 1875, ouvert le 1er mai 1876.

La navigation n'a pas été interrompue.



On a reconstruit la maison de l'éclusier qui a été détruite par le feu en juin.  
On a fait partout les réparations nécessaires. (Annexe 3, page 15.)

### TRAVAUX SUR LA RIVIÈRE RICHELIEU.

Sous le pont-tournant du chemin de fer on a donné au chenal une profondeur de 7 pieds. (Annexe 3, page 15.)

TABLEAU indiquant les dimensions des plus petites écluses sur les canaux du Richelieu et du lac Champlain, jusqu'à New-York, et aussi les dimensions des plus gros navires qui peuvent les franchir.

Nom du canal.	Dimension des écluses, en pieds.			Dimensions des navires, en pieds.			
	Longueur.	Hauteur.	Hauteur de l'eau sur les seuils.	Longueur.	Hauteur.	Tirant d'eau lorsque le navire est chargé.	Tonnage.
E. U.—Canal Erie.....	110	18	7	102	17½	6	210
E. U.—Canal Champlain	97	14	4	89	13½	3½	70
Canal Chambly.....	118	23½	7	114	23	6½	230

### RIVIÈRE ST. FRANÇOIS.

Un chenal de 50 pieds de large a été dragué entre les moulins de Pierreville et le lac Saint-Pierre. (Annexe 3, page 16.)

### CANAL ST. PIERRE.

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

Largeur du canal au fond, 26 pieds.

Une écluse de marée (4 paires de portes.)

Dimensions, 26 pieds x 122 pieds.

Hauteur de l'eau sur les seuils, 13 pieds à l'eau basse.

Hauteur et baisse maximum de la marée dans la baie Saint-Pierre, environ 9 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, sur la côte sud du Cap-Breton, aux lacs Bras d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de long et établit communication avec l'océan Atlantique.

Fermé le 4 décembre 1875; ouvert le 3 mai 1876.

L'agrandissement de ce canal ayant été donné à l'entreprise, il a été fermé pendant le mois de juin pour permettre de commencer les travaux. Annexe 9, page 49.)

### CANAL DE LA BAIE-VERTE

La commission est composée des

Hon. John Young, président.

Hon. W. P. Howland, C. B.

J. W. Lawrence, écr.,

Peter Jack, écr.,

F. Braun, écr., secrétaire.

chargée "de s'enquérir de la nature et de l'étendue des avantages que le commerce "devra retirer de la construction du canal de la Baie-Verte pour relier les eaux de la "baie de Fundy et du golfe Saint-Laurent," a fait rapport comme suit :

"Considérant toutes les circonstances se rattachant à la construction du canal projeté pour relier la Baie de Fundy à la Pointe-au-Lac avec le Détroit de Northumberland à la Baie Verte, et après avoir soigneusement examiné les témoignages recueillis de différentes sources relativement aux faits suivants :

1° La distance du Saint-Laurent, par la voie du canal projeté, aux grands ports de mer de l'Amérique du Sud et des Antilles ainsi que du littoral des Etats-Unis, en comparant cette distance avec celle de la route suivie par le Détroit de Canso ou en doublant le Cap Nord ;

2°. L'étendue du commerce qui se fait actuellement avec ces ports, et la perspective de son accroissement probable ;

3°. La question de savoir s'il est probable qu'aucune partie, et laquelle, du commerce de houille de la côte nord de la Nouvelle-Ecosse et du Cap-Breton ou de la côte sud de Terre-Neuve, sera tentée de chercher un débouché par la voie du canal projeté ;

4°. Les dimensions des navires qui devraient, d'après des calculs raisonnables, faire le trafic par la voie du canal projeté, et aussi la question de savoir si ces navires ou vapeurs seront comparativement sur le même pied que ceux qui suivent les routes actuelles par l'embouchure du golfe ;

5°. La nature et l'étendue du commerce local se rattachant seulement aux côtes de la Baie de Fundy et aux côtes nord du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard ;

6°. L'étendue et la nature des difficultés que l'on pourrait rencontrer à l'entrée et à la sortie du canal par suite des marées excessivement élevées dans la baie de Fundy ;

Et considérant les facilités de transport par chemin de fer qui existent actuellement ;

Les Commissaires n'éprouvent aucune hésitation à déclarer qu'ils sont d'opinion qu'il n'est pas de l'intérêt du pays que le canal projeté soit construit,

---



---

## TRAVAUX SUR LES RIVIÈRES NAVIGABLES.

---

### RIVIÈRES CANADIENNES.

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

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

L'Outaouais.

La Ste. Croix, Nouveau-Brunswick.

La Ristigouche.

La St. Jean.

La Tidnish.

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

La Fraser, Colombie-Britannique.

La rivière Rouge, Manitoba.

---

### FLEUVE ST. LAURENT.

---

#### APPROFONDISSEMENT DU CHENAL ENTRE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

On dit que les travaux marchent bien. Le but est de porter à 22 pieds, dans les plus basses eaux, la profondeur de 20 obtenue en 1865.

Les travaux ont commencé en juillet 1874 sur la batture des Grondines, Cap-Charles. En juin 1875 un outillage additionnel était employé. Pendant la saison de 1875 sept dragueurs ont fonctionné. Un huitième était ajouté en septembre.

Les travaux ont été exécutés—

1o. Sur la batture des Grondines, Cap-Charles

2o. Dans le chenal du lac St. Pierre.

3o. Contrecoeur.

4o. Cap St. Michel.

5o. Varennes, à la tête de l'île Desloriers.

Les travaux ont été retardés par les hautes eaux cette saison. Tous les dragueurs, cependant, purent être mis à l'œuvre entre le 13 mai et le 12 juin, et ils ont été activement employés jusqu'à la fin de l'année fiscale.

La batture des Grondines, à la Pointe Charles, est de roche schisteuse, et à l'eau basse elle laisse voir des pointes de 16 à 18 pieds recouvertes de cailloux souvent de grandes dimensions. Jusqu'ici, le roc et les cailloux ont été enlevés par le dragueur. On a que peu employé la mine.

L'approfondissement du chenal du lac St. Pierre a été commencé à son extrémité inférieure.

Un chenal tout à fait nouveau a été ouvert à Contrecoeur.

On travaille à faire disparaître les battures sur la ligne du chenal au Cap St. Michel.

On fait la même chose à Varennes.

La flotte nécessaire au dragage se compose de

6 nouveau dragueurs.

1 dragueur construit sur la Clyde.

1 vapeur à aubes, le *John Young*.

1 " " *Richelieu*.

6 remorqueurs à hélice.

1 machine élévatoire.

5 barges à charbon.

17 chalands.

Ils représentent une valeur de \$595,500.

Les travaux s'exécutent sans la direction de la Commission du Havre. Elle fait des rapports périodiques au département. Tel que convenu, des ingénieurs de l'Etat examinent les travaux, et ils suggèrent les changements qu'ils jugent à propos.

#### LAC ST. LOUIS.

On a fait disparaître les battures qui se trouvaient à l'embouchure de la rivière Chateauguay.

#### RIVIÈRE ST. JEAN, N.-B.

Les améliorations ont été bornées principalement aux chutes Meductic, point considéré comme le plus difficile entre Frédéricton et Woodstock.

164 chicots ont été enlevés du chenal des bateaux à vapeur entre St. Jean et Frédéricton. (Annexe 15, page 70).

#### RIVIÈRE NIAGARA.

Ordre a été donné de faire un examen de cette rivière afin de constater jusqu'à quel point le caisson placé à l'embouchure de ce cours d'eau par la Commission de l'Aqueduc de Buffalo nuit à la navigation. (Annexe 14, page 61).

## RIVIÈRE DÉTROIT.

Une grande partie du roc connu sous le nom de Four-à-Chaux a été enlevée. En remontant et sur la ligne des phares sur la terre ferme, et en descendant, sur la ligne des phares de l'île au Bois-Blanc, on a formé un chenal de 14.5 de profondeur à l'eau basse.

Ces travaux ont été l'occasion d'un vote de remerciements de la part des chambres de commerce de Buffalo et Détroit. (Annexe 14, page 62).

## TUNNEL DE LA RIVIÈRE DÉTROIT.

Un examen de la rivière Détroit a été fait près d'Amherstburg à l'effet de voir s'il serait possible d'y construire un tunnel de chemin de fer. Cette entreprise est projetée dans l'intérêt de tous les chemins de fer qui ont une correspondance dans le Michigan.

Elle a aussi pour but d'éviter les obstacles que des ponts de chemin de fer peuvent apporter à la navigation et aussi d'éviter la construction de longues jetées.

Les bassins de chemins de fer dont les quais s'étendent au loin dans la rivière nuisent déjà trop à la navigation, car ils ont eu pour effet d'accélérer le courant sur des points où il était déjà rapide en certaine saison.

Un tunnel de chemin de fer mettrait fin à toute construction de ce genre.

L'ingénieur chargé de cet examen a fait un rapport détaillé, accompagné de plans d'évaluations, sur la praticabilité de cette entreprise. Ce rapport a été transmis aux compagnies de chemin de fer intéressées. (Annexe 19, page 88).

## LAC STE. CLAIRE.

## RIVIÈRE SYDENHAM, BRAS EST.

On a fini le dragage nécessaire pour établir entre Wallaceburg et Dresden un chenal de 50 pieds de large sur 10 de profondeur. (Annexe 14, page 63).

## BRAS NORD.

Ce bras s'étend de Wallaceburg à Wilkesport, distance de 18 milles par la rivière, et de 12 par terre.

Des ordres ont été donnés pour que ces eaux soient examinées à partir de Cranston's Bar. (Annexe 14, page 63).

---

 HAVRES ET QUAIS.
 

---

 FLEUVE ST. LAURENT ET LACS DE L'OUEST.
 

---

 PROVINCE DE QUÉBEC.
 

---

## FLEUVE ST. LAURENT.

## BAIE ST. PAUL.

Sur la rive nord du St. Laurent, 54 milles en aval de Québec.  
 La jetée d'amarrage a été rallongée de 159 pieds.

## LES EBOULEMENTS.

Sur la rive nord du St. Laurent, 63 milles en aval de Québec.  
 La nouvelle aile de 50 pieds de long et de 42 de large est terminée.

## MALBAIE.

Sur la rive nord du St. Laurent, 81 milles en aval de Québec.  
 Les travaux pour prolonger le quai sont terminés.

## BAGOTVILLE.

Sur la rivière Saguenay, à 66 milles de son embouchure.  
 Le quai a été rallongé par une aile de 53 pieds de long et de 30 de largeur.

## QUARANTAINE, GROSSE-ILE.

Cette île est 30 milles en aval de Québec.  
 Le quai sud-ouest a été réparé.  
 Des arrangements ont été pris pour compléter son remplissage avec de la pierre.  
 (Annexe 14, page 56.)

## RIVIÈRE BLANCHE.

Située entre les rivières Tartigoux et Matane, environ 36 milles à l'est de la rivière Métis.

Un caisson d'amarrage est en voie de construction. (Annexe 14, page 58.)

 RIVIÈRE DU LOUP (*en bas*).

Sur la rive sud du St. Laurent, 108 milles en aval de Québec.

La réparation de ce quai et du chemin y conduisant sera commencée sous peu.  
 (Annexe 14, page 58.)

## RIVIÈRE OUELLE.

Sur la rive sud du St. Laurent, 75 milles en aval de Québec.

La réparation de ce quai sera bientôt commencée. (Annexe 14, page 58.)

## L'ISLET.

Sur la rive sud du St. Laurent, 47 milles en aval de Québec.

Il est question de commencer sous peu la réparation de ce quai. (Annexe 14, page 59).

BERTHIER (*en bas.*)

Sur la rive sud du St. Laurent, 24 milles en aval de Québec.

Ce quai sera bientôt réparé. (Annexe 14, page 59.)

## LAC ONTARIO.

## KINGSTON.

Les travaux de dragage de la batture Carruther ont continué jusqu'à la fin de la saison 1875. (Annexe 14, page 59.)

## NAPANEE.

Ce havre est à 26 milles de Kingston et à 2½ de Belleville. Il est le centre du commerce des comtés de Lennox et Addington.

Il est presque en communication avec la baie de Quinté par la rivière Napanee.

Un chenal de 50 pieds de long et de 8 de profondeur a été formé en face de Diamond Mill. (Annexe 14, page 59.)

## TRENTON.

Situé à la tête de la baie de Quinté, à 60 milles de Kingston et 12 en amont de Belleville. C'est un port important.

Il a été examiné avec soin près des quais dans le but de faire disparaître les obstacles à la circulation des navires, et le même travail a été fait à l'île du Nègre, où l'on a découvert un bon chenal. (Annexe 14, page 59.)

## COBOURG.

Situé sur le lac Ontario, 72 milles à l'est de Toronto. L'amélioration consiste dans la construction d'un quai de 1,470 pieds sur 30 établi sur la ligne de la rue Hibernia. Les deux tiers des frais sont à la charge du département et le troisième celle de la Commission du havre de Cobourg.

Les travaux ont été poursuivis jusqu'à la fin de l'année fiscale, et l'on compte qu'ils seront terminés cet automne. (Annexe 14, page 60).

## PORT HOPE.

Situé 7 milles à l'ouest de Cobourg, sur le lac Ontario.

Les améliorations consistent dans le prolongement de 150 x 30 pieds du quai ouest, et de 120 x 40 du quai est.

Ces travaux étaient finis en septembre dernier. (Annexe 14, page 60).

## PORT DARLINGTON

A environ 40 milles à l'est de Toronto, sur le lac Ontario.

Ce havre a été dragué à une profondeur de 10 pieds. (Annexe 14, page 60.)

## OSHAWA.

Quatre milles à l'est de Whitby et environ 33 milles de Toronto.

Le quai a été rallongé et le chenal en face approfondi. (Annexe 14, page 61.)

## TORONTO.

L'outillage a été expédié de Kingston pour commencer les travaux de dragage, etc., pour améliorer l'entrée ouest. (Annexe 14, page 61.)

## OAKVILLE.

A 19 milles à l'ouest de Toronto, sur le lac Ontario.

Des ordres ont été donnés de faire faire un examen complet de ce havre. (Annexe 14, page 61.)

## LAC ERIE.

## PORT BURWELL.

Situé entre Rondeau et Long Point, à 62 milles du premier et à 22 de l'autre.

\$10,000 ont été affectées à l'amélioration de la jetée ouest et au dragage du havre jusqu'à une profondeur de 10 pieds.

Le caisson du côté ouest a été réparé.

Des arrangements ont été pris pour faire approfondir le havre jusqu'à une petite distance en amont de la rue Brock. (Annexe 14, page 61.)

## PORT STANLEY.

Situé à 85 milles de l'entrée du canal Welland, à 112 de l'Erié et à 85 de Cleveland, Etat de l'Ohio.

Les tempêtes de l'automne dernier ont retardé les travaux de prolongement de la jetée, mais ils sont actuellement terminés. (Annexe 14, page 62.)



## EAGLE.

Situé sur la rive nord du lac Erié, 24 milles en amont de Port Stanley.

Ce havre a été examiné afin de constater quelles améliorations pourraient y être faites. (Annexe 14, page 62.)

## MORPETH.

Situé sur la rive nord du lac Erié, 54 milles à l'ouest de Port Stanley.

Ce havre a été examiné afin de constater quelles améliorations pourraient y être faites. (Annexe 14, page 62.)

## LAC HURON.

## BAYFIELD.

Situé sur le lac Huron, 12 milles au sud de Goderich, dans le township de Stanley.

Les travaux ont bien marché cette année et l'on espère qu'ils seront terminés vers l'automne. (Annexe 14, page 63.)

## GODERICH.

La jetée est terminée et le cours de la rivière Maitland est détourné en dehors du havre.

Au nord du havre les deux tiers des caissons nécessaires au dock sont faits, et l'on a commencé le dragage du bassin intérieur.

A l'extrémité intérieure de la jetée ouest le caisson destiné à protéger le havre contre les vents du sud-ouest est en voie de construction.

Les travaux que le crédit permet de faire seront terminés cet automne.

## KINCARDINE.

Situé à l'embouchure de la rivière Penetangore, 31 milles au nord de Goderich, sur le lac Huron.

De nouveaux caissons ont été placés à l'entrée et le bassin intérieur a été dragué.

Le contrat pour le posage de pilotis sur les côtés est et ouest du bassin a été donné, et la municipalité s'est chargée des travaux sur le côté sud. (Annexe 14, page 64.)

## ILE CHANTRY.

Ces travaux, dont le rapport de l'an dernier fait la description, seront terminés à la fin de la saison.

## BAIE GEORGIENNE.

## PARRY SOUND.

Ordre a été donné de faire l'examen de ces eaux. (Annexe 14, page 64.)

## RIVIERE STE. MARIE.

## RAPIDES NEEBISH.

Ces rapides, sur la rivière Ste. Marie, se trouvent à peu près à mi-chemin entre les mines de Bruce et le Sault Ste. Marie.

L'outillage est rendu sur les lieux et l'on va commencer à travailler à l'enlèvement des obstructions dans les rapides. (Annexe 14, page 64.)

## LAC SUPÉRIEUR.

## RIVIÈRE KAMINISTIKUIA—BAIE DU TONNERRE.

Il a été fait un examen de cette rivière. Il avait pour but la formation d'un chenal à travers une batture de 50 pieds de large et de 13 de profondeur et conduisant usqu'au terminus du chemin de fer du Pacifique, afin de permettre aux navires chargés de fer pour ce railway d'opérer leur déchargement au quai. (Annexe 14, page 64.)

## PROVINCES MARITIMES.

## NOUVEAU-BRUNSWICK.

## RICHIBOUCTOU.

Sur le détroit de Northumberland, 40 milles au nord de Shédiac.

Le brise-lame de la rive nord était terminé en septembre dernier (Annexe 15, e 66.)

---



---

 POINTE DU CHÊNE.

L'un des terminus de l'Intercolonial, dans le golfe St. Laurent, au havre de Shédiac.

Terminé en septembre dernier, le brise-lame a donné des preuves de son utilité. (Annexe 15, page 66.)

## BRISE-LAME DE ST. JEAN.

Un tiers de la construction est terminé.

On compte que cette construction protégera le havre contre les tempêtes du sud-ouest. (Annexe 15, page 66.)

## SHIPPAGAN.

Dans le comté de Gloucester, à l'entrée de la Baie des Chaleurs, est à 70 milles de Chatham.

Environ un tiers du brise-lame est fait. (Annexe 15, page 66.)

## GRANDE-ANSE.

Dans le comté de Gloucester, à l'entrée de la Baie des Chaleurs, à environ mi-chemin entre la baie de Shippagan et le havre de Bathurst.

Le brise-lame est en voie de construction. (Annexe 15, page 68.)

## CAMPO BELLO.

Situé sur l'île de ce nom dans la baie de Fundy.

Un brise-lame a été construit sur la batture Wilson, et la moitié des frais a été payée par le gouvernement local. (Annexe 15, page 68.)

## DRAGAGE.

L'entrée de la rivière Jemseg a été draguée.

La barre Beard, rivière au Saumon, à la tête du Grand-Lac, a été draguée.

Les débarcadères de Frédéricton ont été approfondis.

La barre du havre de Richibouctou a été draguée.

La "Seal Bar," havre de Bathurst, a été draguée.

La batture dite Horse Shoe, dans la rivière Miramichi, a été draguée. (Annexe 15, pages 70, 71.)

---

 NOUVELLE-ECOSSE.

## BAIE JORDAN

Sur la côte sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse, 36 milles au sud-ouest du havre de Liverpool et 25 milles au nord-ouest du Cap-de-Sable.

Le brise-lame est terminé et l'on a lieu d'en être satisfait. (Annexe 15, page 67.)

## POINTE DU CHÊNE.

Cette localité est maintenant connue sous le nom de Kingsport, Bassin de Minas, comté de King, et située trois milles à l'est de la ville de Canning.

Le prolongement du brise-lame était terminé en novembre dernier. (Annexe 15, page 67.)

## INGONISH.

Dans le golfe St. Laurent, à environ 20 milles du cap nord, Cap-Breton.

Les dommages que la jetée a subis l'automne dernier ont été réparés.

L'élargissement et l'approfondissement du chenal ne sont pas encore terminés, mais on a obtenu une profondeur qui peut permettre aux navires d'entrer dans le havre. (Annexe 15, page 67.)

## MABOU.

Dans le comté d'Inverness, à environ 10 milles de Port Hood et 40 de l'entrée nord au détroit de Canso.

Ce qui restait de travaux à faire a été donné à l'entreprise, et le tout était terminé en avril dernier. (Annexe 15, page 67.)

## BAIE AUX VACHES.

Située à environ 30 milles au sud-est de Sydney, Cap-Breton.

La réparation des dommages causés par la tempête du mois d'août 1873, est presque terminée. (Annexe 15, page 67.)

## L'ARDOISE.

Sur le côté est de la baie St. Pierre, environ 9 milles au sud-est de l'entrée du canal St. Pierre.

On a commencé la construction d'un brise-lame qui aura 400 pieds de longueur. (Annexe 15, page 67.)

## CANAL ST. PIERRE.

Cette construction relie la baie St. Pierre, sur la côte sud du Cap-Breton, au lac Bras-d'Or.

L'entrepreneur de l'écluse a commencé ses travaux. (Annexe 15, page 67.)

## ANSE METEGHAN.

Sur le côté est et à l'entrée de la baie Ste. Marie, environ 25 milles au nord d'Yarmouth.

Le brise-lame a été prolongé. (Annexe 15, page 68.)

## BROOKLYN.

Cent milles au sud d'Halifax, sur l'Atlantique.

Le brise-lame a été réparé et solidifié. (Annexe 15, page 68.)

## ANSE À LA TRUITE.

Dans le comté de Digby, à mi-chemin entre le détroit de Digby et le Petit-Passage.

Le brise-lame a été rallongé. (Annexe 15, page 69).

## MARGARÉE.

Dans le comté d'Inverness, Cap-Breton.

La jetée a été réparée et rallongée. (Annexe 15, page 69).

## HARBOURVILLE.

Sur la rive sud de la baie de Fundy, environ 60 milles à l'est du détroit de Digby.

Le brise-lame a été réparé et rallongé. (Annexe 15, page 69).

## GRANDE-ANSE.

A environ 15 milles à l'est de l'entrée du havre de Liverpool.

Le brise-lame a été prolongé de 400 pieds. (Annexe 15, page 69).

## MARGARETVILLE.

Dans le comté d'Annapolis, 45 milles à l'est du détroit de Digby.

Le brise-lame a été réparé, solidifié et rallongé. (Annexe 15, page 69).

## ETANG. AUX HUITRES.

Sur la rive nord de la baie Chedabouctou, et à l'est de l'entrée du détroit de Canso.

Le chenal a été approfondi et protégé au moyen de caissons. (Annexe 15, page 69).

## CRANBERRY HEAD.

A environ six milles au nord d'Yarmouth. Le brise-lame a été prolongé de 150 pieds. (Annexe 15, page 69).

## POINTE DE L'ÉGLISE.

Sur la côte est de la baie Ste. Marie, comté de Digby.

Le brise-lame a été réparé et solidifié. Les autorités locales se sont chargées de la moitié des frais. (Annexe 15, page 69).

## SAULNIERVILLE.

Situé à 5 milles au sud de la Pointe de l'Eglise.

Le brise-lame a été réparé et prolongé de 100 pieds. (Annexe 15, page 70).

## TUSKET.

A environ 21 milles au sud d'Yarmouth.

Plusieurs roches ont été enlevées du chenal. (Annexe 15, page 70).

## DRAGAGE.

Le chenal de Lunenburg a été dragué.

Le havre d'Yarmouth a été approfondi.

Le havre de Cheticamp, comté d'Inverness, Cap-Breton, a été dragué.

On a dragué en face du quai du chemin de fer de Pictou et le chenal de la rivière de l'Est. (Annexe 15, page 71).

## ILE DU PRINCE-EDOUARD.

## NEW LONDON.

Sur la côte nord-est.

Les travaux étaient achevés en octobre dernier.

A l'eau basse on trouve maintenant sur la barre, une profondeur de 12 à 13 pieds, tandis qu'auparavant elle n'était que de huit. (Annexe 15, page 68).

## TIGNISH.

Près de l'extrémité nord de l'île,

Environ les deux tiers des travaux entrepris sont terminés. (Annexe 15, page 68).

## BAIE COLVILLE.

Environ un tiers de la rallonge du brise-lame est terminé. (Annexe 15, page 68)

## DRAGAGE

L'entrée du havre Crapaud a été draguée.

A Charlottetown, en face du quai du chemin de fer, on a agrandi le chenal. (Annexe 15, page 71).

## AMÉLIORATION DE RIVIÈRES.

## MIRAMICHI--SUD-OUEST.

Le chenal a été amélioré de manière à permettre aux bateaux à vapeur, dans la saison des basses eaux, de naviguer entre Chatham, Newcastle et Frédéricion. (Annexe 15, page 70.)

## EXAMENS

Plusieurs havres des provinces maritimes ont été examinés. (Annexe 15, page 72.)

## GLISSOIRES ET ESTACADES.

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

Les principaux districts de l'exploitation des coupes des provinces d'Ontario et de Québec sont situés sur les rivières Saguenay, St. Maurice, des Outaouais, Trent, sur la baie Georgienne et sur leurs affluents.

### RIVIÈRE SAGUENAY.

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

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

Les crues ont causé beaucoup de dommages.

La digue à l'embouchure du lac St. Jean, une partie de l'estacade, 1,800 pieds de glissoire, etc., ont été emportés. (Annexe 13, page 59.)

### RIVIÈRE SAINT-AURICE.

Les glissoires et les estacades sur cette rivière et la rivière Vermillon, l'un de ses affluents, sont situés dans l'ordre ci-après indiqué, et aux distances suivantes de la ville des Trois-Rivières :—

STATIONS.	DISTANCE DES TROIS-RIVIÈRES.
<i>Rivière St. Maurice :—</i>	
Estacades à l'embouchure.....	0 milles
Chute des Grès.....	16 “
Chute de Shaouinigane.....	20 “
Chute à la Grand'Mère.....	29 “
Chute des Petites Piles.....	31½ “
Chute de la Tuque.....	100 “
Remous de Plamondon.....	106 “
<i>Rivière Vermillon :—</i>	
Embouchure de la rivière.....	116 “
Chute aux Iroquois.....	121 “

Les principaux affluents de la rivière Saint-Maurice sont la Shaouinigane, la Mekinak, la Matawan, le Petit-Bostonais, le Grand-Bostonais, les rivières Croche, Vermillon, Tranche, Grand-Pierriche et Manouan.

## ESTACADES À L'EMBOUCHURE.

Ces constructions ont été réparées et on a construit de nouveaux caissons.

## CHUTE DE SHAOUINIGANE.

Les jetées ont été réparées et deux nouveaux caissons ont été construits.

## GRAND'MÈRE.

On a allongé l'estacade.

## LA TUQUE.

Les estacades ont été réparées.

## CHUTE DES IROQUOIS.

Une digue et un quai ont été construits et les réparations nécessaires ont été faites. (Annexe 12, page 55.)

## DISTRICT DE L'OUTAOUAIS.

Pour le flottage des bois dans ce district, les constructions du gouvernement se trouvent sur les rivières suivantes :

L'Outaouais.....	11 stations.
Gatineau.....	1 “
Madawaska.....	15 “
Coulonge.....	2 “
Noire.....	1 “
Pétéwawa.....	31 “
Du Moine.....	12 “

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

PLACES.	DISTANCE DE SAINTE ANNE.
Carillon.....	27 milles.
Grenville.....	40 “
Rivière Nation.....	63 “
Rivière du Lièvre.....	79 “
Rivière Gatineau.....	96 “
Chute de la Chaudière.....	98 “
Petite Chaudière.....	100 “
Remous.....	102 “
Lac des Chênes.....	105 “
Rivière Quio.....	129 “



PLACES.	DISTANCE DE STE. ANNE.
Station des Chats.....	131 “
Tête des Chats.....	134 “
Rivière Mississipi .....	134 “
Rivière Madawaska.....	130 “
Rivière Bonnechère.....	148 “
Les Chevaux.....	152 “
Portage-du-Fort.....	156 “
Station de la Montagne.....	161 “
Calumet .....	163 “
Rivière Coulonge.....	184 “
Rivière Noire.....	193 “
Rivière aux Serpents.....	204 “
Rivière Pétéwawa.....	218 “
Les Joachims.....	236 “
Rivière du Moine.....	244 “
Roche-Capitaine.....	253 “
Deux-Rivières .....	266 “
Rivière Mattawan.....	286 “
“ Antoine .....	293 “
“ Beauchêne.....	315 “
“ Porc-Epic.....	326 “
“ Grand Opemiconne. ....	333 “
“ Keepawa .....	349 “
“ Montréal.....	355 “
Fort Témiscamingue.....	367 “
Rivière A la Queue de Loutre .....	384 “
“ Blanche.....	386 “
“ des Quinze.....	389 “

### RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

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

Les distances indiquées sont prises sur les cartes les plus récentes et suivent la route du flottage des bois sur ce cours d'eau.

Stations.	Distance de l'embouchure de l'Outaouais à Ste Anne.
1. Carillon... ..	27 milles.
2. Chaudière... { rive nord, Hull. } { rive sud, Ottawa. }	98 “
3. Petite Chaudière.....	100 “
4. Remous .....	102 “
5. Rapide du Chêne.....	104½ “
6. Station des Chats.....	131 “
7. Tête des Chats.....	134 “
8. Chenaux.....	152 “
9. Portage-du-Fort.....	156 “
10. La Montagne.....	161 “
11. Calumet.....	163 “
12. Rapides des Joachims.....	249 “

Les constructions de ces douze stations sont :

2,000	pièdes linéaires de canal,
3,835	“ glissoires,
29,855	“ estacades,
8,656	“ digues,
346	“ barrages à jour,
1,981	“ ponts,
52	jetées,
3	maisons pour les gardiens des glissoires, et
3	magasins.

Le flottage s'est fait partout sans difficulté.

Dans l'automne de 1875, le bois est arrivé aux dates ordinaires.

On a fait des réparations à la station des Joachims.

“	“	du Calumet.
“	“	de la Montagne.
“	“	des Chats
“	“	de Hull.
“	“	de la Chaudière.
“	“	de Carillon.

En 1876, la différence entre les hautes et basses eaux a été la plus grande que l'on connaisse.

Plusieurs des constructions ont été endommagées.

On a enlevé des roches dans les chenaux. (Annexe 11, page 53.)

---



---

**RIVIÈRE GATINEAU.**

La Gatineau coule du nord, et se jette dans l'Outaouais à un point situé à environ 96 milles en amont de son embouchure, et à 2 milles en aval de la cité d'Ottawa. Son parcours est d'environ 400 milles, et elle arrose une superficie d'environ 9,000 milles carrés.

Les constructions du gouvernement se trouvent toutes à une seule station, environ un mille de son embouchure sur l'Outaouais.

Elles comprennent :

3,071	pieds linéaires de canal ;
4,138	“ estacade ;
52	“ pont ;

10 jetées, et une habitation pour le gardien de la glissoire.

Les constructions ont reçu le soin ordinaire. (Annexe 11, page 53.)

---

**RIVIERE MADAWASKA.**

Le parcours de la Madawaska est d'environ 240 milles. Elle arrose une superficie d'environ 4,100 milles carrés sur la rive sud de l'Outaouais, où elle se jette à environ 136 milles en amont de Sainte-Anne.

Liste des stations de glissoires et d'estacades sur la Madawaska, dans l'ordre où on les rencontre en montant la rivière :

- |                                |                           |
|--------------------------------|---------------------------|
| 1. Embouchure de la rivière :— | 9. Grande-Chute ;         |
| 2. Arnprior :                  | 10. Chute Raboteuse ;     |
| 3. Rapide Plat ;               | 11. Rapide Boniface ;     |
| 4. Ile Bulmer ;                | 12. Ile aux Canards ;     |
| 5. Burnstown ;                 | 13. Chute Bailey ;        |
| 6. Rapide Long ;               | 14. Rapide de la Chaîne ; |
| 7. Springton ;                 | 15. Ruisseau d'Opéongo.   |
| 8. Lac Calabogie ;             |                           |

Ces constructions comprennent :

1,750	pieds linéaires de glissoires ;
18,179	“ estacades ;
4,080	“ barrages ;
182	“ ponts ;
43	jetées ;
1	habitation pour le gardien de la glissoire, et
1	atelier.

Les constructions ont été entretenues en bon état. (Annexe 11, page 53.)

---

 RIVIÈRE COULONGE.

Cette rivière arrose une superficie d'environ 1,800 milles carrés, et son parcours est d'environ 160 milles : elle se jette dans l'Outaouais à 184 milles en amont de Ste. Anne, sur la rive nord.

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

Estacade à l'embouchure.....	300	pieds de longueur et 1 pilier de soutènement.
Estacade à l'anse à Romain.....	400	“ “ 3 “
Estacade à la tête de la glissoire de la Grande Chute.....	1,848	“ “ 6 “

Les estacades et piliers ont été maintenus en bon état. (Annexe 11, page 53.)

---

 RIVIÈRE NOIRE.

Cette rivière se jette dans l'Outaouais, à environ 193 milles en amont de Ste. Anne. Son parcours est de 128 milles, et l'étendue qu'elle arrose est d'environ 1,120 milles carrés sur la rive nord.

Les constructions comprennent :

1,139	pieds linéaires d'estacades à pièces simples ;
873	“ “ de glissoire ;
346	“ “ jetée de dérivation ;
135	“ “ barrage incliné.

Les constructions ont été bien entretenues. (Annexe 11, page 53.)

---

 RIVIERE PÉTÉWAWA.

Le parcours de la Pétéwawa est d'environ 138 milles, et la superficie qu'elle arrose d'à peu près 2,200 milles carrés,

Elle se jette dans l'Outaouais à 218 milles en amont de Sainte-Anne sur le côté sud. Sur les premiers milles de son cours, en montant, il y a cinq stations ; puis la Pétéwawa se divise en deux bras : sur le bras nord, dix-huit stations ; et sur le bras sud, huit stations.

Liste des glissoires et estacades sur cette rivière, dans l'ordre où elles se rencontrent en montant :

- |                               |                      |
|-------------------------------|----------------------|
| 1. Embouchure de la rivière ; | 4. Troisième chute ; |
| 2. Première chute ;           | 5. Bois Dur.         |
| 3. Seconde chute ;            |                      |

## BRAS NORD.

- |  |  |
|--|--|
| 1. Rapide du Demi-Mille;   | 10. Pied de la chute du Diable;                              |
| 2. " Crooked Chute " ( <i>Chute Croche</i> );  | 14. Chute du Diable;   |
| 3. Entre la Grande-Chute et le lac de la<br>Traverse (une glissoire et une suite<br>de digues et d'estacades). | 12. Coude du Rapide;   |
| 4. Rapide de Thompson;   | 13. Pied du Long Sault;                                      |
| 5. Rapide de Sawyer;   | 14. Milieu du Long Sault;                                    |
| 6. Rapide Meno;  | 15. Tête du Long Sault;                                      |
| 7. En aval du lac à la Truite;   | 16. Entre le Long Sault et le lac aux<br>Cèdres (rive sud),  |
| 8. Gros Remous;  | 17. Entre le Long Sault et le lac aux<br>Cèdres (rive nord); |
| 9. Ile aux Cèdres;   | 18. Lac aux Cèdres;  |

## BRAS SUD.

- |                         |                        |
|-------------------------|------------------------|
| 1. Première glissoire;  | . Cinquième glissoire; |
| 2. Seconde glissoire;   | 6. Sixième glissoire;  |
| 3. Troisième glissoire; | 7. Septième glissoire; |
| 4. Quatrième glissoire; | 8. Huitième glissoire; |

Sur ces 31 stations, les constructions comprennent : —

## SUR LA RIVIÈRE PRINCIPALE.

2,963 pieds linéaires de glissoire ;  
 8,469 " d'estacade ;  
 2,077 " digues, et  
 7 jetées.

## SUR LE BRAS NORD.

480 pieds linéaires de glissoire ;  
 ,671 " d'estacade ,  
 1,131 " digues, et  
 23 jetées.

## SUR LE BRAS SUD.

2,134 pieds linéaires de glissoire ;  
 388 " digues ;

Ces constructions ont été entretenues en bon état. (Annexe 11, page 53).

## RIVIÈRE DU MOINE.

Le parcours de cette rivière est d'environ 120 milles, et elle arrose une superficie d'environ 1,600 milles carrés sur la rive nord. Elle se jette dans l'Outaouais à environ 256 milles en amont de Sainte-Anne.

Les constructions actuelles, sur cette rivière, sont : une jetée et une estacade à l'embouchure, une glissoire à pièces détachées, et une série de barrages inclinés, depuis l'embouchure en remontant la rivière. Voici le détail de ces constructions :—

300	pièdes linéaires de glissoire ;
800	“ d'estacades ;
1,324	“ de digues, et
6	jetées.

Ces constructions ont été maintenues en bon état. (Annexe 11, page 53.)

### GLISSOIRES ET ESTACADES.

#### LEUR PRIX DE REVIENT ET LEUR REVENU.

Le dernier rapport dit que les glissoires et estacades dans la province de Québec et Ontario ne subviennent pas même à leurs frais d'entretien, et suggère de transférer ces constructions aux gouvernements provinciaux.

Pour les trois premières années, le revenu et la dépense se décomposait comme suit :

PROVINCE DE QUÉBEC.		Réparations et entretien.
	Revenu.	
Rivière Saguenay, 1873.....	\$ 4,522 62	\$ 1,225 55
do 1874.....	1,677 59	4,139 47
do 1875 .....	2,038 09	2,305 61
	<hr/>	<hr/>
	\$ 8,238 30	\$ 7,670 63
	Revenu.	Réparations et entretien.
St. Maurice, 1873.....	\$12,187 91	\$23,449 03
do 1874.....	11,108 12	27,399 30
do 1875.....	15,363 80	26,888 47
	<hr/>	<hr/>
	\$38,659 83	\$77,736 80

Pour la première année fiscale le revenu et les frais d'entretien ont été comme suit :

	Revenu.	Entretien.
Rivière Saguenay.....	\$ 765 19	\$ 4,741 25
St. Maurice.....	13,900 16	23,009 38

## PROVINCE D'ONTARIO.

La navigation de la Trent ne rapporte aucun revenu, mais les frais d'entretien des quatre dernières années ont été :—

	Entretien.
1873.....	\$6,163 41
1874.....	7,868 40
1875.....	4,986 78
1876.....	4,603 57
	<hr/>
	\$28,284 51

Le total du revenu et de la dépense de ces constructions, de 1873 à 1876, a donc été :—

	Revenu.	Réparations et entretien.
Rivière Saguenay.....	\$ 9,003 49	\$ 12,411 88
“ St. Maurice.....	52,559 99	100,746 18
“ Trent.....	Nil	31,492 04

Les sommes suivantes ont été dépensées pour construction, indépendamment des réparations, du personnel et de l'entretien, 1873-1876 :—

Saguenay.....	Nil.
St. Maurice.....	\$108,030 68
Trent.....	4,662 35

L'Outaouais est la limite entre Ontario et Québec, mais sa situation géographique la met au nombre des rivières qui sont sous la juridiction du gouvernement fédéral. Actuellement le revenu excède les frais d'entretien.

Le revenu et la dépense de cette rivière et de ses affluents ont été comme suit :

	Revenu.	Réparations et entretien.
1873.....	\$110,462 14	\$35,698 90
1874.....	117,989 39	54,900 34
1875.....	104,225 16	82,137 63
1876.....	84,399 38	36,388 82
	<hr/>	<hr/>
	\$417,076 07	\$209,125 79

De 1873 à 1876, les frais de construction, indépendamment des sommes ci-dessus, se sont élevés à \$99,526.02.

## RIVIÈRE TRENT ET DISTRICT DE NEWCASTLE.

La rivière Trent se jette dans la baie de Quinté, lac Ontario, à Trenton, 67 milles en amont de Kingston. En remontant du lac Ontario au lac Scugog, on rencontre la chaîne suivante de rivières et de lacs :—

Rivière Trent, lac Rice, rivière Otonabee, lac Clair, lac Buckhorn, lac au Pigeon, lac à l'Esturgeon, rivière Scugog, et lac Scugog.

De l'embouchure de la Trent jusqu'à Port Perry, à la tête du lac Scugog, il y a 190 milles.

La différence de niveau entre le lac Ontario, à l'embouchure de la Trent, et la tête du lac Scugog, est de  $570\frac{1}{4}$  pieds, et sur la distance totale entre ces deux points  $152\frac{3}{4}$  milles seulement sont navigables, et  $37\frac{3}{4}$  milles ne sont pas praticables, même pour les chaloupes.

Sur cette distance, différentes constructions ont été érigées.

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

## STATIONS.

	Distances en milles en amont de l'embouchure de la rivière Trent.
Sur la rivière Trent, rapide des Neuf-Milles (ou de la veuve Harris)..	9
“ rapide de Chisholm.....	$15\frac{1}{2}$
“ chute de Ranney.....	$33\frac{1}{2}$
“ Campbellford.....	$34\frac{3}{4}$
“ île de Fiddler.....	36
“ chute du Milieu.....	$37\frac{1}{2}$
“ baie du Corbeau.....	38
“ chute de Heeley.....	$42\frac{3}{4}$
“ Hastings (rapide de Crook).....	$54\frac{1}{2}$
Sur la rivière Otonabee, rapide de Whitlas.....	93
“ Petit-Lac.....	94
Au pied du lac de Buckhorn,—rapide de Buckhorn.....	125
Au pied du lac à l'Esturgeon,—rapide de Bobcaygeon.....	$140\frac{3}{4}$
Sur la rivière Scugog,—Lindsay.....	$161\frac{1}{4}$

## LINDSAY.

La digue a été réparée

On a éprouvé de la difficulté à maintenir le niveau d'eau nécessaire à la navigation.

## BOBCAYGEON.

La digue a subi des réparations.

Les obstacles qui se trouvaient à la tête du canal ont été enlevés. Le chenal a été approfondi et le pont réparé.



---

**BUCKHORN.**

La digue et le déversoir ont été partiellement réparés.

**PETIT LAC.**

L'estacade et les jetées ont été réparés.

**RAPIDES DE WHITLAS.**

L'écluse et la digue ont été réparées.

**HASTINGS.**

Le tablier de la digue et les portes d'écluse ont été réparés.

**CHUTES DE HEELEY.**

Le tablier de la digue a été réparé. (Annexe 10, pages 50-52.)

---

**TERRAINS ET BAUX.**

Il est donné un état détaillé (Annexe 20, pages 98-106,) des pouvoirs d'eau et autres propriétés sur les canaux, loués par le département pendant l'année fiscale, et de toutes propriétés acquises et vendues, avec le nom des intéressés, l'indication du prix payé et des circonstances de chaque marché, et aussi, de toute propriété déclarée n'être plus sous le contrôle du département.

---

**ARBITRAGES.**

Dans le cours de l'année fiscale 546 affaires en litige ont été renvoyées aux arbitres; de ce nombre, trois ont été décidées. Le montant réclamé se montait à \$6,835.10, mais il n'a rien été accordé.

Les autres réclamations attendant jugement se montent à \$211,611.37. (Annexe 21, pages 107-120.)

---

**EDIFICES PUBLICS.**

---

**PROVINCE D'ONTARIO.****OTTAWA.****EDIFICES DU PARLEMENT.**

Des plans sont dressés pour l'installation d'une salle de la Bibliothèque pour la Cour Suprême.

Le passage conduisant à la nouvelle bibliothèque ne sera pas dérangé.

On a commandé une horloge pour la tour centrale.

**BIBLIOTHÈQUE.**

La décoration de la voûte est terminée.

Le parquet en marqueterie et l'installation générale seront terminés cet automne, et alors l'édifice pourra être occupé.

**ÉDIFICES DES DÉPARTEMENTS.**

*Bloc Est.*—On y a fait les réparations ordinaires.

*Bloc Ouest.*—On compte que le nouvel édifice pourra recevoir sa toiture cet automne, ce qui permettra de faire marcher avec les travaux de l'intérieur pendant l'hiver et d'occuper le bâtiment vers la fin de 1877.

Ce nouvel édifice couvre un espace de 1,790 pieds. Le soubassement est divisé en dix chambres et le rez-de-chaussée et les deux étages renferment 58 chambres.

Il y aura trois entrées au rez-de-chaussée et deux au soubassement.

Le principal escalier en arrière de la tour, sera en pierre.

Il y aura des bureaux à chaque étage. (Annexe 17, page 77.)

**TERREINS.**

Les murs de la terrasse, les marches et le jet d'eau au centre du carré sont terminés.

Le drainage est fait et les tuyaux pour le gaz et l'eau sont posés.

Le terrain a été nivelé, semé de gazon et ses allées sont formées.

Les terrains sur le côté du canal, près des ateliers et autour de la bibliothèque ont été nivelés.

Les trottoirs sont de deux espèces : en gravier reposant sur de la pierre concassée et en pavage en bois d'après le système Ewart, pavage qui fait preuve de bonne qualité.

## ATELIERS.

Le mur de la rue Bank a été porté aussi loin que possible, avec portes cochères conduisant aux ateliers et au Sentier des Amoureux.

HÔTEL DES POSTES, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Cet édifice est maintenant occupé. (Annexe 17, pages 76-79.)

## GUELPH.

HÔTEL DES POSTES, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Des soumissions ont été reçues pour la construction de l'édifice de ces bureaux. Il est question d'ériger cet hôtel au coin des rues Wyndham et Douglas (Annexe 17, pages 79-80.)

## TORONTO.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Cet édifice sera terminé à la fin de l'année.

Il aura un ascenseur à vapeur.

Le lot voisin a été acheté pour le cas où un plus grand espace deviendra nécessaire.

NOUVEL HÔTEL DE LA DOUANE.

Cet édifice est terminé et sera occupé sous peu. (Annexe 17, page 80.)

## KINGSTON.

FORTIFICATIONS.

Il a été jugé nécessaire de reconstruire la maison du commandant, et l'on est en voie de dresser des plans du nouvel édifice.

Le nouveau collège militaire était occupé le 1er juillet 1876.

Des plans pour le complet agrandissement de l'édifice ont été acceptés et l'on va commencer la construction de la partie centrale.

La pierre de taille et tous les ouvrages que peuvent faire les détenus seront exécutés au pénitencier. (Annexe 17, pages 80, 81.)

---



---

**MONTREAL.**
**NOUVEL HOTEL DES POSTES.**

Cet édifice sera prêt à être occupé à la fin de septembre.

**ENTREPOT DE VÉRIFICATION.**

L'offre du département ayant été acceptée par le conseil de ville de Montréal, la construction de l'édifice est commencée.

On s'attend à ce que la toiture pourra être posée cet automne et alors les travaux de l'intérieur pourront être poussés assez activement pour que l'édifice puisse être occupé le printemps prochain. (Annexe 17, page 81.)

---

**QUÉBEC ET LÉVIS.**
**FORTIFICATIONS.**

Beaucoup de réparations étaient nécessaires et elles ont été exécutées. (Annexe 17, page 82.)

---

**PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.**


---

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

L'édifice est terminé et occupé.

---

**DORCHESTER.**
**PÉNITENCIERS, PROVINCES MARITIMES.**

Des soumissions vont être demandées afin de commencer immédiatement les travaux.

---

**PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.**


---

**HALIFAX.**
**ILE LAWLOR—STATION DE LA QUARANTAINE.**

Une jetée a été construite sur l'emplacement de l'ancien quai.

PICTOU.

MAISON DE DOUANE.

L'édifice pourra être occupé cet automne.

SYDNEY, CAP-BRETON.

HOPITAL DE LA MARINE, BATTERY POINT.

On travaille à cette construction. (Annexe 17, page 83).

PROVINCE DE MANITOBA

WINNIPEG.

MAISON DE DOUANE, BUREAU DE POSTE, DES TERRES ET DU REVENU.

Cet édifice est terminé et en partie occupé.

Il reste encore quelques ouvrages à faire dans les bureaux des postes et du revenu.

PÉNITENCIER.

On pourra occuper cet édifice à l'automne. (Annexe 17, page 84.)

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

WESTMINSTER.

PÉNITENCIER.

L'édifice pourra être occupé le printemps prochain.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

SOURIS.

HOPITAL DE LA MARINE.

Cette construction est terminée. (Annexe 17, page 84).

## COLOMBIE-BRITANNIQUE.

## TÉLÉGRAPHE.

Le télégraphe fonctionne entre les points suivants :—

	Distance en milles.
De Victoria, Ile Vancouver, à Saanich, I. V. ....	15
De Saanich, Ile Vancouver, à Swinomish, Territoire Washington y compris cinq câbles submergés .....	60
<p>Ces câbles sont d'un <math>\frac{7}{8}</math> de pouce de diamètre et formés de 7 fils de laiton No. 19 tressés et recouverts d'une couche de gutta percha de <math>\frac{3}{8}</math> de pouce de diamètre, le tout recouvert d'une corde en fil de fer galvanisé No. 8. La longueur totale des câbles est de 16<math>\frac{1}{2}</math> milles, et le poids est d'environ 5,000 lbs. par mille.</p>	
De Swinomish à Matsqui, sur la rivière Fraser.....	68
De Matsqui à New Westminster, rivière Fraser.....	36
De Matsqui à Hope " .....	59
De Hope à Yale " .....	14
De Yale à Lytton " .....	57
De Lytton à Quesnelle " .....	271
De Quesnelle à Barkerville, Caribou " .....	52

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

Aucun des câbles submergés ne s'est rompu dans la dernière saison, mais les crues ont beaucoup endommagé la ligne, l'eau, en bien des places, ayant monté à 12 pieds sur le chemin, et les bois en dérive ont renversé les poteaux, qui, à leur tour, ont entraîné les fils. Elle a été réparée temporairement.

Le revenu de l'année se monte à \$8,567.41 et la dépense à \$41,329.04.

## TRAVAUX PUBLICS

On achève de poser la toiture du pénitencier.

Il est situé sur la rive droite de la rivière Fraser, et une fois achevé, ce sera un édifice marquant.

## DRAGAGE DU HAVRE VICTORIA.

Les travaux de dragage ont été continués jusqu'au 29 février 1876.

## ROCHER BEAVER, HAVRE VICTORIA.

On l'a miné considérablement, et l'on espère que ces travaux seront bientôt terminés.

## MAISON DE DOUANE.

Cet édifice a été convenablement meublé. (Annexe 22, page 121.

## COMMUNICATIONS AVEC LE NORD-OUEST.

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

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

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

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

	Milles.
Par chemin de fer de Toronto à Détroit.....	225
“                   Détroit à Chicago.....	284
“                   Chicago à St. Paul.....	408
“                   St. Paul à Duluth.....	150
“                   Duluth à Morehead.....	252
Par chemin de fer.....	1,319
Par diligence, de Morehead à Fort-Garry.....	252
Total.....	1,569

La distance par eau est comme suit :

	Milles.
Par chemin de fer, de Toronto à Détroit.....	225
Par vapeur, de Détroit par les lacs Huron et Supérieur jusqu'à Duluth.....	773
Par chemin de fer, de Duluth à Morehead.....	252
Par diligence, de Morehead à Fort-Garry.....	250
Total.....	1,500
Soit, par chemin de fer.....	477
“           vapeur.....	773
“           diligence.....	250
Total.....	1,500

La route canadienne comprend les sections suivantes :

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

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

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

#### RÉCAPITULATION.

Routes aux extrémités.....	140-00
Portages.....	8-33
Eaux Navigables.....	303-72

Distance totale..... 452-05

Le nombre total des passagers transportés par ce chemin a été de 2,172.



## CHEMINS.

Ils ont été maintenus en bon ordre.

## ÉDIFICES.

Les asiles d'émigrants et autres édifices ont été examinés et tenus en bonne condition.

## REMORQUEURS, BARGES ET BATEAUX.

Ils ont été radoubés.

## RIVIÈRE MALIGNE.

Cette rivière a été rendue navigable par la construction de la digue à l'Île du Portage.

## ÉCLUSE DE FORT FRANCES.

Cette écluse reliera le lac la Pluie, qui est navigable sur un espace de 44 milles, à la rivière la Pluie et au lac des Bois. Cette navigation sera de 120 milles, dans une profondeur de 7 pieds à l'eau basse.

Elle est située dans le voisinage de la chute qu'elle doit racheter.

À l'est, une entrée est formée par des jetées conductrices sur une longueur de 174 pieds, et à la base de l'écluse le canal est ouvert dans une pointe de terre sur une longueur de 220 pieds.

L'entrée inférieure sera aussi protégée par des jetées conductrices. Sa largeur est de 60 pieds.

La muraille de l'écluse est formée par des caissons avec massif en terre détrempée où la tranchée ne se trouve pas dans le roc. Cette muraille a un revêtement de madriers.

L'ascension de l'écluse variera de  $22\frac{1}{2}$  à 24 pieds.

Le canal sera de 800 pieds.

Les travaux se font à la journée. Ils ont été commencés le 14 juin 1876 et continués jusqu'au 8 décembre. Ils ont été repris à la fin de juin 1876 et ils étaient très avancés à la fin de l'année fiscale.

Pour compléter la navigation sur les parcours ci-dessus, des travaux seront faire aux points suivants sur la rivière la Pluie :

1. À  $1\frac{1}{2}$  mille en amont de St. Frances.
2. Sur les rapides Manitou, 36 milles en aval de St. Frances.
3. Aux rapides et au chenal tortueux depuis la tête des rapides du Long Sault, 42 milles en aval du Fort. (Annexe 29, page 205.)

## LAC LA PLUIE.

Le vapeur qui fait le service régulier de ce lac est en bon ordre. (Annexe 25, page 183.)

---



---

### COURS D'EAU NAVIGABLES.

La condition de ces cours d'eau a été l'objet de commentaires dans les deux rapports précédents.

De toutes les parties du pays on se plaint que les rivières sont obstruées par la sciure et le bois amoncelés.

Charriée par le courant dans les havres, la sciure de bois finit par se mêler au sable et par former des battures qui diminuent leur profondeur, et cela à tel point que déjà il a été nécessaire de draguer un grand nombre de ces bancs.

En tel état de choses se continue, les travaux de dragage seront incessants et la dépense interminable.

---

### CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

Le rapport de l'ingénieur en chef fait connaître les progrès faits dans le cours de l'année fiscale, et un rapport supplémentaire donne des détails sur les tracés et travaux exécutés jusqu'à la fin de décembre 1876. (Annexes 26, 27, pages 185. 190.)

---

## CHEMINS DE FER.

---

### CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

L'intercolonial peut se subdiviser comme suit :

PROVINCE DE QUÉBEC.		Milles.
De la rivière du Loup à la rivière Ristigouche.....	176	176
PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.		
De la rivière Ristigouche à Moncton.....	133	
De St. Jean à la Pointe-du-Chêne (Shédiac).....	198	
De Painsec à Amherst.....	37	343
	<hr style="width: 20%; margin: 0 auto;"/>	<hr style="width: 20%; margin: 0 auto;"/>
		519

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.		Milles.
		519
D'Amherst à Truro.....	81	
De Truro à Halifax.....	61	
L'embranchement Pictou de Truro à Pictou.....	52	
L'embranchement de la jonction Windsor, (13 milles d'Halifax, à Windsor, est le terminus oriental du chemin de fer de Windsor à Annapolis.....)	32	226
Total.....		745

Le chemin de fer a marché toute l'année dans les districts suivants :

PROVINCES MARITIMES.		Milles.
De Halifax à Amherst.....	138	
D'Amherst à Painsec.....	41	
De St. Jean à Painsec.....	97	276
L'embranchement Pictou de Truro à Pictou.....	52	
L'embranchement de la Pointe du Chêne.....	11	63
De la Rivière-du-Loup à Ste. Flavie.....		83
		422
Du 8 novembre 1875, de Moncton à Campbellton.....		185

L'embranchement de Windsor à Annapolis a été exploité par la Compagnie du chemin de fer de Windsor à Annapolis, distance de..... 32 milles.

Elle a le pouvoir de faire circuler des trains de la jonction à Halifax, distance de..... 13 "

Les déboursés pour le compte du capital sont de \$13,548,946.07. De cette somme \$316,641.58 ont été dépensés l'année dernière.

Toute la ligne était ouverte aux voyageurs le 1er juillet 1876.

Pendant les étés de 1874-75-76, les lisses ont été posées entre Ste. Flavie et Moncton, distance de 291 milles.

Les recettes brutes de l'année sont de.....	\$848,861 46
Pour l'année correspondante, 1875.....	861,593 43
Diminution.....	<u>\$ 12,731 97</u>
Les frais d'exploitation de l'année sont de.....	\$877,485 28
De l'année précédente, de.....	850,775 27
Augmentation.....	<u>\$ 26,710 01</u>

Il y a diminution dans ces frais pour la partie de la ligne ouverte la première.

La dépense pour les locomotives, stations, etc., figure dans l'Annexe. (Tableau No. 3, page 163).

Les frais de traction par mille ont diminué de 79.57 cts. à 73.35 cts.

Le matériel roulant a été bien entretenu et cette dépense est comprise dans les frais d'exploitation.

Le nombre de wagons que l'on a est suffisant pour le trafic.

Les recettes brutes de l'année s'élèvent à \$848,861.46, et laissent un déficit de \$28,623.62.

Un nouveau bateau-passeur a été construit pour Pictou.

Le prix du fer étant peu élevé, on a jugé à propos de ne pas disposer des rails de fer remplacés par des rails d'acier.

On s'est fourni de charbon au puits des mines Albion pour \$1.80 la tonne, et à la jonction de la ligne principale avec l'embranchement de Spring Hill, pour \$1.95.

## ACCIDENTS.

### TUÉS.

Trois personnes ont été tuées : l'une par le choc qu'elle reçut à la tête en passant sous une passerelle, l'autre en tombant d'un convoi, et la troisième, qui marchait sur la voie, fut frappée par une locomotive.

### BLESSÉS.

Deux par une locomotive qui a dérayé ; 1 blessé pour la vie, la locomotive ayant passé sur sa jambe ; par deux trains détachés de leur locomotive et descendant une rampe ; 1 en traversant la voie en traîneau, a été frappé par une locomotive ; jambe amputée ; 1 en dételant des wagons, doigt broyé ; 1 en faisant le rebroussement 3 orteils amputés ; 1 serre-frein, bras broyé.

Aucun de ces accidents n'est dû au manque de soin dans l'exploitation de la voie.

Dans les cas de mort, le verdict du jury d'enquête a exonéré les employés de la compagnie.

### NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Les travaux du prolongement d'Halifax marchent rapidement. Ils ne seront pas terminés avant la prochaine saison.

La station de la rue North a maintenant une gare temporaire pour les voyageurs. La station du fret est terminée.

A la baie Courteney (St. Jean), on est à construire la voie qui doit communiquer avec le quai du délestage acheté de la ville.

La substitution de rails d'acier aux rails de fer se continue, 3,181 tonnes ayant été posées dans le cours de l'année.

Tous les rails de fer seront ainsi remplacés vers le 30 juin 1878.

De par l'autorité du parlement, les rails enlevés ont été prêtés aux compagnies suivantes :

Embranchement de Chatham.....	9 milles.
“                  Elgin .....	12

Une grande étendue d'abris à neige et de clôturage sont en voie de construction sur les parties exposées de la ligne.

Dans le cours de l'année trois nouvelles voies d'évitement ont été construites et chacune est de 0.77 de mille, ainsi que sept voies pour le transport du charbon, chacune de 0.32 de mille ; longueur totale, 1.60.

Les bâtiments ci-dessous ont été construits :

Une station pour les voyageurs et le fret ; une maison pour l'agent ; 3 remises pour le fret, et une gare a été agrandie.

Des sémaphores ont été établis à toutes les stations qui n'en avaient pas encore.

Le système des signaux est maintenant au complet.

A Moncton, les tuyaux pour le cas d'incendie ont été posés.

Les ateliers de Moncton ont été pourvus d'appareils de chauffage.

On a construit un nouveau chasse-neige dont on fera l'expérience.

Le quai de Pictou a été prolongé jusqu'à la longueur de 615 pieds sur une largeur moyenne de 52, afin d'arriver à une profondeur de 22 pieds.

68,275 nouvelles traverses, etc., ont été placés sur la voie.

25,703 lisses de clôture ont été renouvelées, et le clôturage a été généralement réparé.

Les bâtiments sont en bon ordre.

La ligne et tous ses accessoires son bien entretenus. (Annexe 16, page 73.)

---



---

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

La partie de ce chemin de fer construite d'une largeur de 3 pieds 6 pouces est de 198.5 milles.

Ligne principale, de Cascumpec à Georgetown..... 146.2 milles.

*Prolongement Ouest :—*

De Tignish à Alberton..... 13.3 “

*Prolongement Est :*

De Mount Stewart à Souris..... 39.0 “

---

Longueur totale..... 198.5

Le dernier rapport fait mention que ce chemin de fer a été construit à peu de frais. En vu de l'intérêt général, les arrêtés du conseil provincial prescrivirent sa localisation, mais sans spécifier si cette route serait directe, etc. Ces arrêtés limitaient aussi le prix de la construction par mille.

A part des expropriations son prix total de revient est de \$2,862,766.

Il va sans dire que lorsque l'Etat s'en est chargé, ce chemin de fer n'était pas exempt de défauts.

Le matériel roulant n'était pas propre au service. Les locomotives étaient petites et faibles. Il n'y avait qu'un petit nombre de wagons. Le clôturage a dû être rem, placé par un autre. Il n'avait pas d'abris à neige.

Il est bien vrai que toutes ces déféctuosités avaient été signalées par M. Swinyard mais après le renvoi de l'affaire à M. Shanly il fut reconnu que le contrat avait été assez bien rempli et le chemin fut accepté nonobstant son imparfaite condition.

Le parlement accorda en conséquence, à sa dernière session, \$200,000 pour remédier aux déféctuosités susdites.

Du 12<sup>e</sup> mai au 30 juin 1875, l'exploitation a donné le résultat suivant :—

Recettes..... \$24,493 99

Dépenses..... 47,671 43

---

Pertes..... \$23,177 44

Et pour l'année expirée le 30 juin 1876 :—

Recettes..... \$118,060 96

☞ Dépenses..... 214,930 43

---

Pertes..... \$ 96,869 47

Le matériel roulant actuel est approprié au service. On construit à Charlottetown un atelier et un bureau pour le surintendant général.

L'hiver, le trafic est excessivement restreint ; cependant, on ne saurait affirmer qu'il sera ainsi plus tard. A venir jusqu'ici, le commerce de transport se faisait exclusivement par des petits caboteurs et à bas prix, et il a fallu établir le tarif des chemins de fer d'après ces prix.

L'entretien de la ligne sera dispendieux.

Le ballastage est insuffisant et à ce il faudra remédier.

La maçonnerie est inférieure, et les rails, qui ne pèsent que 40 lbs. par verge, sont trop faibles pour la traction qu'ils subissent. Là où les rampes sont raides et les courbes prononcées les rails sont déjà en partie usés.

Pendant l'année, 93,968 voyageurs et 28,558 tonnes de fret ont été voiturés sur cette route. (Annexe 23, page 127.)

---

#### PERSONNEL.

Le tableau du personnel de ce ministère et de ses différentes divisions est annexé au présent. (Annexe 30, page 212.)

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur

T. TRUDEAU,

*Député Ministre*

*des Travaux Publics.*

ANNEXES DU RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1876.

---





## TABLE DES ANNEXES.

	PAGES
Annexe No. 1.—Etat de la dépense durant l'année fiscale. ....	5
“ 2.—Table des distances, (A) navigation du St. Laurent, du détroit de Belle-Isle à Duluth, (B) de Prince Arthur à Fort-Garry.....	9
“ 3.—Rapport sur les canaux de Lachine, Beauharnois, St. Ours, Chambly, Ste. Anne, Carillon, Chute à Blondeau, Grenville, Culbute, par J.G. Sippell, ingénieur-contrôleur.....	11
“ 4.—Rapport sur le canal Cornwall, par D. A. McDonell, contrôleur.....	38
“ 5.—Rapport sur les canaux de Williamsburg, par Duncan McDonell, contrôleur..	39
“ 6.—Rapport sur le canal Welland, par E. V. Bodwell, contrôleur.....	40
“ 7.—Rapport sur le canal de la Baie Burlington, par E. V. Bodwell, contrôleur...	45
“ 8.—Rapport sur le canal Rideau, par F. A. Wise, ingénieur-contrôleur.....	46
“ 9.—Report sur le canal St. Pierre, par H. F. Perley, ingénieur-contrôleur.....	49
“ 10.—Rapport sur les travaux de la rivière Trent et du district de Newcastle, par Thomas D. Belcher, contrôleur.....	50
“ 11.—Rapport sur les travaux de la riv. Outaouais, par Geo. B. Brophy, contrôleur.	53
“ 12.—Rapport sur les trav. du dist. de St. Maurice, par John Bourgeois, contrôleur	55
“ 13.—Rapport sur les travaux du dist. du Saguenay, par D. Boulanger, contrôleur.	57
“ 14.—Rapport sur les havres, etc., St. Laurent et lacs de l'Ouest, par William Kingsford, ingénieur-contrôleur.....	58
“ 15.—Rapport sur les havres, etc., dans les provinces maritimes, par H. F. Perley, ingénieur-contrôleur.....	66
“ 16.—Rapport sur le chemin de fer Intercolonial (nouveaux travaux), par Collingwood Schreiber, ingénieur....	73
“ 17.—Rapport sur les édifices publics, par Thomas S. Scott, architecte en chef.....	76
“ 18.—Rapport sur le hav. de Toronto, par William Kingsford, ingénieur-contrôleur	86
“ 19.—Rapport sur le tunnel de la riv. Détroit, par William Kingsford, ing.-contrôl..	88
“ 20.—Tableau général indiquant : .....	97
1o. Les pouvoirs d'eau et autres propriétés publiques louées sur les canaux.	
2o. Les propriétés achetées ou vendues par le Département.	
3o. Les propriétés déclarées n'être plus sous le contrôle du département.	
“ 21.—Etat des réclamations soumises aux arbitres officiels.....	107
“ 22.—Rapport sur les travaux publics de la Colombie-Britannique, par B. W. Pearse, ingénieur local. ....	121
“ 23.—Rapport sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, par C. J. Brydges, contrôleur-général.....	127
“ 24.—Rapport sur le chemin de fer Intercolonial, par C. J. Brydges, contrôleur-général.....	155
“ 25.—Rapport sur les communic. avec le Nord-Ouest, par Donald M. Grant, contrôl.	183
“ 26.—Rapport sur le ch. de fer du Pacifq., par Marcus Smith, ing.-en-chef intérim.	185
“ 27.—Rapport supplémentaire sur le chemin de fer du Pacifique, par Marcus Smith, ingénieur-en-chef intérimaire. ....	190
“ 28.—Rapport supplémentaire sur le chemin de fer Intercolonial, par C. J. Brydges, contrôleur-général.....	196
“ 29.—Rapp. sur le canal de Fort Frances, par G. F. Baillairgé, adjoint de l'ing.-en-chef	205
“ 30.—Personnel du département, etc .....	212
“ 31.—Tableau indiquant la date de l'ouverture et de la clôture des canaux et havres	215



## ANNEXE No. I.

ETAT indiquant les montants dépensés par le département des Travaux Publics du Canada, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Canaux.</i>			
Lachine.....	327,769 59	29,103 65	33,854 33
Beauharnois.....		17,170 83	14,465 86
Cornwall.....		6,423 67	13,320 61
Williamsburgh.....		11,690 98	7,418 39
St. Laurent.....	50,215 47		
Canal Welland.....	1,569,478 19	79,241 12	59,998 31
do dommages.....	700 00		
Baie Burlington.....		1,190 86	
Ecluse Ste. Anne.....	24,935 85	4,037 06	1,952 14
Canaux de Carillon et Grenville.....	221,708 48	8,598 07	10,764 38
Canal et digue de Carillon.....	104,494 68		
Ecluse des Rapides de la Culbute.....	76,842 44		
Rideau.....	2,163 96	14,428 25	26,430 77
Ecluse St. Ours.....		1,601 71	1,402 92
Canal Chambly.....		13,297 39	10,619 69
St. Pierre.....	11,125 00		641 55
Baie Verte.....	110 75		
Canaux en général.....			86 08
<i>Glissoires et estacades.</i>			
Saguenay.....		4,025 20	716 05
St. Maurice.....	25,436 20	4,490 87	18,518 51
Ottawa.....	20,000 00	16,220 38	20,168 54
Newcastle.....		2,302 75	2,300 82
<i>Havres et jetées.</i>			
Bayfield, Ontario.....	18,398 13		
Ile Chantry, do.....	41,624 98		
Cobourg, do.....	23,403 08		
Goderich, do.....	127,200 44		
Kincardine, do.....	6,838 22		
Kingston, do.....	6,267 14		
Napanee, do.....	7,527 39		
Oshawa, do.....	5,000 00		
Owen Sound, do.....	6,626 66		
Port Barwell, do.....	3,422 22		
Port Darlington, do.....	5,000 00		
Port Hope, do.....	14,372 62		
Port Stanley, do.....	4,732 05		
Toronto, do.....	2,824 97		
Rivière Détroit, do.....	7,060 32		
Rivière Ottawa, do.....	918 75		
Examen du havre de Québec.....	6,458 02		
Jetées en aval de do.....		586 70	
Baie St. Paul, do.....	11,567 91	6,845 80	
<i>A reporter</i> .....	2,734,223 31	221,255 29	222,659 95

ANNEXE No. 1.—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.		Réparations.		Personnel et entretien.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
<i>Report</i> .....	2,734,223	31	221,255	29	222,659	95
<i>Havres et jetées.—Suite.</i>						
Eboulements, Québec .....	5,773	97	4,234	27		
Malbaie, do .....	8,000	00	6,021	04		
Saguenay—Chicoutimi, do .....	1,857	12	119	28		
do Bagotville, do .....	2,019	60	1,064	74		
Jetée de la Riv. Blanche, do .....	873	65				
Améliorations de la rivière Richelieu, Québec.....	3,988	21				
Fleuve St. Laurent—enlèvem.d'estacad.et d'ancres	12,008	32				
do approfondissement entre Qué-						
bec et Montréal.....	192,000	00				
Campo-Bello, Nouveau-Brunswick .....	600	00				
Dipper, do .....	279	00				
Grande Anse, do .....	3,000	00				
Pointe du Chêne do .....	7,228	37				
Richibouctou, do .....	10,853	42				
Shippegan, do .....	6,312	80				
St. Jean, do .....	64,335	66				
Rivière Miramichi, do .....	2,955	48				
Rivière St. Jean, do .....	3,332	89				
Brise-lame de la Grande Anse, Nouv.-Ecosse .....	3,000	00				
Pointe de l'Eglise, do .....	2,000	00				
Baie aux Vaches, do .....	46,458	95				
Tête aux Atocas, do .....	2,000	00				
Harborville, do .....	2,000	00				
Ingonish Sud, do .....	17,926	00				
Baie Jordan, do .....	17,465	00				
Liverpool, do .....	8,933	96				
Mabou, do .....	10,088	16				
Maitland, do .....			1,220	30		
Margaree, do .....	3,000	00				
Margaretville, do .....	5,000	00				
Anse Meteghan, do .....	5,000	00				
Pointes Nichaud et Mark, (brise-lame entre)N.-E.....	97	21				
Anse McNair, do .....	3,699	60				
Pointe du Chêne, do .....	15,000	00				
Étang aux Huîtres, (Baie de Chedabouctou) do .....	2,000	00				
Port Greville, do .....			3	00		
Saultnierville, do .....	2,000	00				
Anse à la Tuite, do .....	4,000	00				
Yarmouth, do .....	314	54				
Rivière Est de Pictou, do .....	342	73				
Amélioration du chenal entre l'île Tusket						
et la terre ferme do .....	500	00				
Baie Colville, Île du Prince-Edouard.....	20,000	00				
New London, do .....	503	50				
Tignish, do .....	4,557	50				
Rivière Fraser, Colombie-Britannique.....	1,621	63				
Dragueurs.....	26,545	67				
Dragage, Ontario et Québec. .	25,783	92				
do provinces maritimes .....	49,788	22				
do Colombie-Britannique.....	17,731	52				
<i>Explorations.</i>						
Chemin de fer du Pacifique.....	791,121	19				
En général.....	42,920	10				
Arbitrages .....					5,690	28
<i>A reporter</i> .....	4,191,041	11	233,917	92	228,350	23

ANNEXE No. 1.—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i> .....	4,191,041 11	233,917 92	228,250 22
<i>Chemins.</i>			
Métapédia.....		100 00	
Route de la Rivière-Rouge.....	12,038 79	16,460 98	59,798 95
<i>Edifices publics.</i>			
En général.....		8,519 56	
Bureau de poste, Hamilton..... Ontario.....		2,039 35	
Maison de douane do do..... do .....		1,781 61	
do do Kingston..... do .....		85 67	
Bureau de poste, do do..... do .....		14 45	
Edif. militaires et fortifications, Kingston..... do .....	5,490 00	53,473 24	
Station d'immigration, London..... do .....	3 72		
Bureau de poste, London..... do .....		942 71	
do do Ottawa..... do .....	72,704 59		
Edifices du parlem. et des départ., Ottawa..... do .....	267,839 73	84,768 95	
do do chauff., do do..... do .....			45,408 21
do do gaz, do do..... do .....			12,000 00
Bureaux temporaires, Cour Suprême do do..... do .....		500 00	
Rideau Hall..... do .....		42,031 92	
Hôpital de la marine, Ste. Catherine..... do .....	2,000 00		
Maison de douane, Toronto..... do .....	31,694 06		
Entrepôt de vérification, Toronto..... do .....	149,862 41		
Bureau de poste, Toronto..... do .....	2,500 00	6,838 54	
Banque d'épargne et bureau du Revenu de l'Intérieur, Toronto..... do .....		6,132 12	
Station de Quarantaine, Grosse-Isle..... Québec.....	10,695 90		
Maison de douane, Montréal..... do .....		3,593 77	
Entrepôt de vérification, Montréal..... do .....	74,843 51		
Musée géologique, Montréal..... do .....		43 00	
Bureau du Revenu de l'Intérieur, Montréal..... do .....		2,059 40	
Bureau de poste, Montréal..... do .....	71,783 14		
Edifices de la citadelle, Québec..... do .....		1,003 02	
Bureau des mesureurs de bois, Québec..... do .....		39 49	
Maison de douane, Québec..... do .....		1,195 85	
Fortifications, Québec et Lévis..... do .....		15,357 55	
Hôpital de la marine, Québec..... do .....		2,003 49	
Observatoire, do do..... do .....		13 92	
Bureau de poste, do do..... do .....		3,054 41	
Edifices publics, do do..... do .....		1,389 42	
Pénitencier, St. Vincent de Paul..... do .....	4,076 87		
Maison de douane, Trois-Rivières..... do .....		581 88	
do do New Castle, Nouv.-Brunswick..... do .....		90 00	
do do St. Jean..... do do.....		3,365 57	
Bureau de poste, do do..... do .....	27,243 37		
Hôpital de la marine, Westcock, do do.....		1,797 44	
Station de quarantaine, Halifax, Nouvelle-Ecosse..... do .....		1,010 00	
Edifices fédéraux, Halifax..... do do .....		7,754 05	
Maison de douane, Pictou..... do do .....			
Station de quarantaine, Pictou..... do do .....	14,086 00		
Hôpital de la marine, Sydney..... do do .....		408 82	
Stat. de quarantaine, Yarmouth, do do.....	6,995 52		
Edifices fédéraux, Charlottetown, I. du P.-Edouard..... do do .....	152 12		
Hôpital de la marine, Souris do do.....		1,341 10	
Maison de douane, bureau de poste etc. Manitoba..... do .....	3,574 87		
Pénitencier, Manitoba..... do .....	40,092 49		
Prison du prévot, Winnipeg..... do .....	60,597 20		
		305 18	
<i>A reporter</i> .....	5,049,015 40	504,014 38	344,557 39

ANNEXE No. 1.—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.		Réparations.		Personnel et entretien.
	\$	cts.	\$	cts.	\$ cts.
<i>Report</i> .....	5,049,015	40	504,014	38	345,557 39
<i>Edifices publics.—Suite.</i>					
Casernes de la riv. à la Bataille, Territoires du N.O.	8,000	00			
do du Fort Pelly..... do ...	33,966	94			
Hotel du gouvernement, Fort Pelly do ...	1 636	14			
Maison de douane, Victoria..... Col.-Britannique...			14,731	83	
Bureau de poste..... do .....			102	00	
Pénitencier, New Westminster..... do ...	78,114	79			
Lignes télégraphiques..... do .....					37,329 04
do do (subvention) do .....					4,000 00
Pénitenciers en général.....			3,673	73	
Penitencier des provinces maritimes, Dorchester, Nouveau-Brunswick.....	21,860	00			
<i>Chemins de fer.</i>					
Fort Garry et Pembina .....	175,965	00			
Chemin de fer du Pacifique.....	2,302,951	53			
do do écluses du Fort Francis..	76,529	34			
Intercolonial.....	998,991	46			1,277,197 79
Ile du Prince-Edouard.....	42,546	10			219,930 43
Chemins de fer du gouvernement, Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick.....	109,330	13			
<b>Total</b> .....	<b>8,998,906</b>	<b>83</b>	<b>522,521</b>	<b>94</b>	<b>1,884,014 65</b>
<b>Total de la dépense</b> .....	<b>\$11,405,443 42</b>				

J. BAINE,  
*Comptable.*

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,  
OTTAWA, 30 juin 1876.

## ANNEXE No. 2.

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

DU DÉTROIT DE BELLE-ILE À DULUTH, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.

De	A	Sections de la navigation.	Milles statutaires.	
			Inter-médiaire	Total au détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile.....	Cap Whittle.....	Golfe St. Laurent.....	240	240
Cap Whittle.....	Phare ouest d'Anticosti.....	do do.....	201	441
Phare ouest d'Anticosti.....	Pointe-aux-Pères.....	Fleuve St. Laurent.....	202	643
Pointe-aux-Pères.....	Rimouski.....	do do.....	6	649
Rimouski.....	Bic.....	do do.....	12	661
Bic.....	Ile Verte.....	do do.....	39	700
Ile Verte (v-à-v. Saguenay).....	Québec.....	do do.....	126	826
Québec.....	Trois-Rivières.....	do à ligne de m.....	74	900
Trois-Rivières.....	Montréal.....	do do.....	86	986
Montréal.....	Lachine.....	Canal Lachine.....	8½	994½
Lachine.....	Beauharnois.....	Lac St. Louis.....	15½	1,009½
Beauharnois.....	Ste. Cécile.....	Canal Beauharnois.....	11½	1,021
Ste. Cécile.....	Cornwall.....	Lac St. François.....	32½	1,053½
Cornwall.....	Débarcadère de Dickinson.....	Canal Cornwall.....	11½	1,065½
Débarcadère de Dickinson.....	Pointe Farran.....	Fleuve St. Laurent.....	5	1,070½
Pointe Farran.....	Extrémité sup. de l'île Croyle.....	Canal de la Pte. Farran.....	¾	1,071
Ext. supér. de l'île Croyle.....	Williamsburgh ou Morrisburgh.....	Fleuve St. Laurent.....	10½	1,081½
Williamsburgh.....	Rapide Plat.....	Canal du Rapide Plat.....	4	1,085½
Rapide Plat.....	Village de la Pointe Iroquois.....	Fleuve St. Laurent.....	4½	1,090
Village de la Pte. Iroquois.....	Extrémité sup. de la Presqu'île.....	Canal de la Pte. Iroquois.....	3	1,093
Presqu'île.....	Pointe Cardinal, Edwardsburgh.....	Canal de la Jonction.....	2½	1,095
Pointe Cardinal.....	Tête du Rapide des Galops.....	Canal des Galops.....	2	1,097½
Rapides des Galops.....	Prescott.....	Fleuve St. Laurent.....	7½	1,105½
Prescott.....	Kingston.....	do do.....	59	1,164
Kingston.....	Port Dalhousie.....	Lac Ontario.....	170	1,334
Port Dalhousie.....	Port Colborne.....	Canal Welland.....	27	1,361
Port Colborne.....	Amherstburgh.....	Lac Érié.....	232	1,593
Amherstburgh.....	Windsor.....	Rivière Détroit.....	18	1,611
Windsor.....	Pied de l'île Ste. Marie.....	Lac Ste. Claire.....	25	1,636
Pied de l'île Ste. Marie.....	Sarnia.....	Rivière Ste. Claire.....	33	1,669
Sarnia.....	Pied de l'île St. Joseph.....	Lac Huron.....	270	1,939
Pied de l'île St. Joseph.....	Sault Ste. Marie.....	Rivière Ste. Marie.....	47	1,986
Sault Ste. Marie.....	Tête du Sault Ste. Marie.....	Canal du Sault Ste. Marie.....	1	1,987
Tête du Sault St. Marie.....	Pointe aux Pins.....	Rivière Ste. Marie.....	7	1,994
Pointe aux Pins.....	Duluth.....	Lac Supérieur.....	390	2,384

Des 2,384 milles du Déroit de Belle-Ile à la tête du Lac Supérieur, il y a 71½ milles de navigation artificielle, et 2,312½ de navigation ouverte.

Du déroit de Belle-Ile à Liverpool, il y a 1,942 milles géographiques, ou 2,234 milles statutaires.

La chute totale du Lac Supérieur à la ligne des marées, est d'environ 600 pieds.



ANNEXE No. 2.—*Suite.*

## TABLEAU DES DISTANCES.—B.

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

	Milles statutaires.	
	Inter-médiaire	Total.
Du débarcadère de Prince Arthur au lac Shebandowan.....	45	45
Du lac Shebandowan à l'Angle Nord-Ouest .....	312	357
De l'Angle Nord-Ouest au Fort Garry (Winnipeg).....	95	452

Le trajet du bateau à vapeur, de Collingwood au débarcadère du Prince Arthur, est de 532 milles.

## ANNEXE No. 3.

BUREAU DU CANAL.

MONTRÉAL, juillet 1876.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les constructions dont j'ai le contrôle pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

Les anciennes constructions ont été bien entretenues durant l'année, et les nouvelles constructions sont suffisamment avancées, si j'en excepte Carillon, où l'on n'a fait guère autre chose que livrer le bois et autres matériaux.

On trouvera des détails complets sur les opérations de l'année au sujet des nouvelles constructions données à l'entreprise, dans les rapports ci-joints des ingénieurs locaux.

Je vous transmets aussi des états des sommes perçues pour amendes et dommages, ainsi que des relevés mensuels indiquant le plus bas et le plus haut niveau de l'eau dans chaque canal.

## CANAL LACHINE.

214 jours de navigation ininterrompue. Le canal a été fermé par la glace le 30 novembre 1875, et a été ouvert le 1er mai 1876. Du 1er juillet à la fin de la saison de 1875, on s'est principalement occupé de réparer et replacer les portes des écluses, de planchier les quais, les hangars à farine et les ponts, et de réparer les levées et les chemins de halage, de placer les poteaux d'amarrage, et de reconstruire une grande partie de la maçonnerie de la digue en aile à Lachine, endommagée par la glace et la crue des eaux le printemps précédent.

Deux nouvelles portes ont été construites durant l'hiver pour l'extrémité inférieure de l'écluse No. 2, et on a dû reconstruire l'extrémité du pont tournant de Brewster.

On a mis le canal à sec pour faire des réparations, le 19 avril, puis on a réparé les murs en talus, et nettoyé parfaitement le fond des écluses 3 et 4. Les murs de l'écluse No. 2, cinq des déversoirs et une partie du mur d'écluse du bassin No. 2 ont été jointoyés. Les portes des déversoirs au bassin No. 2 ont été munies de ventelles et ont subi d'autres réparations. Les vannes, les chaînes et les roulettes des écluses Nos. 3 et 4, et les portes inférieures de l'écluse No. 5 ont été réparées et mises en bon ordre. On a fait entrer l'eau dans le canal, le 28 avril, afin d'empêcher que l'aqueduc de la rivière St. Pierre ne souffrit de la crue du fleuve. Le canal rempli d'eau, les nouvelles portes construites durant l'hiver ont été placées dans l'écluse No. 2; les anciennes portes ont été enlevées, réparées parfaitement, puis remises en position à l'extrémité inférieure de l'écluse No. 1.

Toutes les portes des écluses sont en bon ordre; il y a cinq paires de portes de rechange qui sont bien réparées. On s'est procuré les matériaux pour une porte à arrêt à l'écluse No. 5; cette porte pourra être promptement mise en position lorsque cela sera nécessaire.

Les ponts fonctionnent bien. Le pont No. 1 a été muni de lisses, de nouvelles roulettes et crapaudines, et on lui a fait d'autres petites réparations.

Les eaux hautes et la glace ont encore enlevé une grande partie de la maçonnerie de la digue en aile à Lachine, que l'on devrait reconstruire cet automne, aux eaux basses. Plusieurs des jetées conductrices et estacades à Lachine, sont en très mauvaise condition et devraient être reconstruites. La clôture du gouvernement, qui s'étend de l'écluse No. 5, à l'ancien dépôt, sur la ligne de l'ancien canal, doit être aussi réparée et peinturée.

Le commerce de bois a plus ou moins entravé la circulation des navires à l'entrée de Lachine, vu le peu de soin avec lequel les radeaux de bois sont arrêtés par les propriétaires. A cette exception près, la navigation sur le canal a été très satisfaisante

## DRAGUEUR.

Depuis la fin de la dernière année fiscale jusqu'au commencement d'octobre, ce dragueur a été employé à faire disparaître la partie inférieure du talus et à approfondir le canal Lachine entre l'écluse St. Gabriel et le pont du Grand Tronc. Il fut ensuite conduit à l'embouchure de la rivière Châteauguay, où il a fait un travail d'approfondissement considérable. Ce travail terminé au mois de septembre, le dragueur a été employé de nouveau, à l'extrémité supérieure du canal Lachine, jusqu'à la fin de la navigation, à enlever un certain nombre de grosses pierres déposées par la glace dans le chenal le printemps précédent. Le dragueur et les bacs ont ensuite été halés sur la levée du canal, à la Côte St. Paul, et après avoir été bien réparés, et ils ont été employés au mois de juin à l'approfondissement de la rivière Richelieu.

## AGRANDISSEMENT DU CANAL LACHINE—DIVISION DE MONTRÉAL.

Les sections 1, 2, 3, 4, 5 et 6 sont comprises dans cette division.

Les sections 1 et 2 ont été adjudgées au mois de septembre à MM. James Worthington et Cie., entrepreneurs. La section 3 a été adjudgée à MM. McNamee, Gaherty et Fréchette, le 20 novembre dernier. Les autres sections ont été adjudgées au mois d'avril 1876; la section No. 4 à MM. Whitney et Dotey, la section No. 5 à M. Alphonse Charlebois, et les sections Nos. 6 et 7 à MM. Davis et fils.

*Sections Nos. 1 et 2.*

La section No. 1 comprend la construction d'une nouvelle entrée dans le havre, de deux écluses et d'un bassin intermédiaire, d'un déversoir régulateur, des culées de pont, etc., etc.

La section No. 2 comprend la construction du bassin Wellington, et l'élargissement et l'approfondissement du bassin No. 2.

*Ecluse No. 1.*

L'excavation de cette tranchée d'écluse s'est faite l'automne dernier jusqu'à trois pieds du niveau de fondation. Une grande quantité de pierre a été taillée à la carrière de Terrebonne pour les murs d'écluse, et on a transporté près de l'écluse une certaine partie de cette pierre jointe à des pièces de bois pour la fondation.

*Bassin No. 1.*

La maçonnerie des murs d'écluse de ce bassin du côté est et aux deux extrémités avait atteint une hauteur moyenne de 18 pieds durant la saison de 1875. Les travaux ont été repris le 5 juin, et les murs étaient presque complètement achevés à la fin de l'année fiscale.

*Ecluse No. 2.*

On a commencé les fondations de cette écluse le 27 juillet 1875. Les travaux de maçonnerie ont été commencés le 7 octobre, et se sont continués jusqu'au 15 novembre. Les bajoyers avaient alors atteint une hauteur de trois pieds, et ceux du bief supérieur et du mur de chute, une hauteur de cinq pieds.

Les hautes eaux ont été cause que les travaux de maçonnerie n'ont pas été repris à la fin de l'année fiscale.

*Bassin No. 2.*

Les travaux d'excavation pour l'élargissement de ce bassin, à son extrémité supérieure, ont été continués, durant l'été et l'automne de 1875, en partie par des hommes et des chevaux, et en partie par le dragueur qui avait été employé dans le bassin

Wellington. Le dragueur a aussi été employé à l'approfondissement du bassin actuel. Les travaux ont été suspendus durant l'hiver, mais ils ont été repris de bonne heure au printemps au moyen d'un second dragueur.

#### *Bassin Wellington.*

L'excavation de ce bassin est presque entièrement terminée. La construction des murs qui l'entourent est bien avancée et sera terminée cette année, si les travaux avancent suivant la progression actuelle, sauf aux points de jonction avec le canal actuel, car elle ne saurait être terminée avant que le canal ne soit mis à sec. L'égoût en brique du côté est a été achevé, et le quai qui se trouve en arrière du bassin a été commencé à l'extrémité supérieure.

#### *Section No. 3.*

Les excavations pour l'agrandissement du prisme du canal ont été commencées en dehors de la levée nord, en amont du bassin St. Gabriel, le 3 janvier 1876, et ont été continuées jusqu'au 1er avril; la crue des eaux fit alors suspendre les travaux qui ont été repris au mois de mai. Les entrepreneurs travaillent maintenant à la formation de la nouvelle levée nord, et ils préparent des dragueurs puissants et des grues pour l'approfondissement et l'élargissement du prisme. On a aussi taillé de grandes quantités de pierre aux carrières de la Grande Ligne et de Caughnawaga pour le bassin et les murs du bassin, et une bonne partie de cette pierre a déjà été transportée sur les lieux.

#### *Sections Nos. 4, 5, 6 et 7.*

On a commencé l'excavation, le 8 juin, sur la section No. 4, et le 13 juin, sur les stations Nos. 5 et 6, et un grand nombre de travailleurs et de chevaux ont été employés jusqu'à la fin de la saison.

Les entrepreneurs prennent aussi des mesures pour ouvrir des carrières, et se procurer des dragueurs, grues, pompes à vapeur, et tout l'outillage et les matériaux qui peuvent leur être nécessaires pour mener à bonne fin les travaux.

#### DIVISION LACHINE.

Cette division comprend les sections Nos. 8, 9, 10 et 11. L'étendue des différentes sections est subdivisée comme suit :

Section No. 8.....	7,500 pieds.
9.....	6,000
10.....	1,400
11.....	6,200

Total..... 21,100 pieds ou 4.07 milles.

Des soumissions ont été reçues pour les sections 9 et 10, le 12 janvier 1876. Le contrat pour la section 9 a été adjugé à MM. John Lyons et Cie., d'Ottawa, et celui de la section 10 à MM. Rodgers, Kelly et Cie.

Les travaux ont été commencés, en vertu de ces contrats, le 3 février, et ont été continués par un petit nombre d'hommes durant le reste de l'hiver, et avec les difficultés ordinaires que présentent les excavations à cette saison de l'année. L'excavation que l'on a faite durant cette période de temps consiste principalement dans le déblai du lieu de dépôt et des déchets de carrière.

Le déblai de la section No. 10 a été déposé sur la levée que l'on doit former en dehors de la jetée sur la section 11.

Les travaux se sont faits avec vigueur durant les mois de mai et de juin, sur la section 9, et, à la fin l'année, les entrepreneurs avaient fait presque toutes les excavations nécessaires au-dessus de la surface de l'eau.

Les travaux ont été poursuivis bien lentement durant la même période de temps sur la section 10 ; cela est principalement dû au fait que les tranchées ont été inondées par la grande crue du fleuve, qui était encore à son plus haut niveau le 13 mai.

On a éprouvé des retards pour obtenir le passage. Les soumissions pour les sections Nos. 8 et 11 ont été reçues le 21 mars. Le contrat pour la section 8 a été adjugé à MM. O'Brien et Sullivan, de Montréal, et celui de la section No. 11 à MM. Wm. Davis et fils, d'Ottawa. On a commencé les travaux sur la section No. 11, à la fin du mois de juin, en livrant une certaine quantité de bois destiné aux caissons.

Les entrepreneurs de la section 8 n'avaient pas encore commencé leurs opérations, le 30 juin ; ils s'étaient procuré seulement les dragueurs, les grues et l'outillage nécessaire pour leurs travaux.

#### RUE ST. PATRICE.

Les travaux relatifs au prolongement de cette rue depuis le tuyau de l'aqueduc de Montréal (avenue Atwater) jusqu'à l'écluse de la Côte St. Paul, un parcours d'environ 6,000 pieds, étaient entièrement terminés au commencement du mois d'août, date où cette partie de la rue a pu être livrée à la circulation.

#### CANAL BEAUHARNOIS.

Fermé le 25 novembre 1875, et ouvert le 1er mai 1876, soit 209 jours de navigation. Il y a eu quatre accidents durant cette période de temps, qui ont interrompu la circulation des navires pendant 129 heures. Trois de ces accidents ont eu lieu à l'écluse No. 12, dont les portes furent enlevées, la première fois, le 7 août, par le propulseur "Lake Ontario" ; la seconde fois, le 27 août, par le propulseur "Prussia," et la troisième fois, le 27 septembre, par le navire "Passport." Le quatrième accident survint le 17 octobre ; cette fois la barge à vapeur "Adventure," de Kingston, renversa les portes de l'écluse No. 7. Lorsque l'on répara l'écluse 12 les portes inférieures furent deux fois renouvelées, et les portes qui ont été brisées en premier lieu furent réparées et replacées après avoir été endommagées pour la troisième fois.

Les portes supérieures de l'écluse No. 7 ont été reconstruites ainsi que les portes inférieures.

Ces accidents répétés ont causé des dommages considérables aux levées et aux terrains avoisinants, spécialement du côté nord entre les écluses 11 et 12, ou, sur un parcours d'un mille, la surface et le talus extérieur de la levée souffrent de l'action de l'eau. Un grand nombre d'hommes ont été employés jusqu'à la fin de la saison à réparer les levées, et à nettoyer les fossés et les égoûts qui étaient remplis de débris.

Les murs en talus sur toute la ligne ont été réparés lorsque le canal était à sec au mois d'avril, et on a exhaussé d'environ 18 pouces neuf cents pieds de la levée, vis-à-vis le grand bassin. On a aussi réparé l'aqueduc en amont du pont St. Timothée.

On a construit un mur en talus long de 500 pieds du côté est du coursier d'alimentation, à l'extrémité est de la digue inférieure.

On a réparé la jetée de défense et le quai à l'entrée supérieure. Les digues et la jetée de Hungry Bay ont été endommagées par les hautes eaux au mois de mai et de juin. Les digues ont été réparées, mais il faudra exhaussé de nouveau la jetée de Hungry Bay et lui donner plus de solidité à certains points.

Cette jetée et les digues à l'entrée supérieure, et certaines parties des levées du canal, ayant un parcours d'environ 27 milles, servent de routes publiques et sont entretenues comme telles durant l'année, ce qui augmente beaucoup les frais d'entretien.

La jetée ouest ou extérieure à l'entrée supérieure a été beaucoup endommagée par la glace l'hiver dernier. Deux cents pieds environ du brise-glace et de la charpente ont été emportés, ce qui nécessitera leur reconstruction durant la saison.

Le pont tournant à St. Timothée qui a été reconstruit à la fin de la dernière année fiscale, a été achevé et peinturé aux mois de juillet et d'août. Le pont au-dessus de l'écluse et le garde-fou, les poteaux et les chaînes à l'entour du déversoir d'alimentation à Valleyfield ont aussi été peinturés. On a placé de nouveaux pivots au-dessous des ponts tournants aux écluses 9, 12 et 13, et on a renouvelé le plancher.

On a construit et réparé cinq ponts au-dessus des déversoirs régulateurs et des canaux de dérivation aux écluses 7, 8 et 11, ainsi que huit passerelles sur des égoûts.

Deux paires de portes inférieures ont été construites et placées au moyen du nouvel appareil à suspension dans les écluses 6 et 9. Six paires de portes endommagées ont aussi été reconstruites. Les portes supérieures de l'écluse No. 9 ont été remplacées par de nouvelles portes. On a aussi réparé les portes des écluses 8, 10, 11 et 13.

On a placé trois nouveaux poteaux de défense à l'écluse 6; 2 à l'écluse 7; 1 à chacune des écluses 8 et 9; les deux qui se trouvaient à l'écluse 10 ont été réparés et peints.

Les murs de l'aqueduc en syphon près de Valleyfield ont été réparés et jointoyés. On a réparé les maisons des gardiens aux écluses 13 et 13, et celles des éclusiers, aux écluses 8, 11 et 13.

On a fait des réparations considérables à la maison et au bureau occupés par le percepteur et à la maison du contrôleur.

Tous les fossés latéraux et égoûts ont été nettoyés et réparés.

#### CANAL CHAMBLY.

Fermé le 22 novembre 1875, et ouvert le 1er mai 1876; la saison de la navigation a été de 206 jours.

On a reconstruit la charpente du quai à St. Jean au commencement de l'année fiscale sur une étendue de 284 pieds et une profondeur de 4 pieds. On a réparé les murs en aile de l'écluse No. 1 et la maison de l'éclusier au No. 6, et on y a placé trois ventelles.

Les constructions mécaniques, les levées du canal et le chemin de halage ont été bien entretenus; 34 poteaux d'amarrage ont été enfoncés au moyen du bélier au quai de St. Jean et le pont No. 7, et 14 ont été placés à la main sur les levées. Les fossés ont été nettoyés et recouverts de plusieurs passerelles.

A la fin de la saison, toutes les écluses ont été solidifiées.

On a reconstruit au printemps les quais en amont de l'écluse No. 2 sur le chemin de halage latéral, et sur les deux côtés en amont de l'écluse No. 7. Les deux culées du pont No. 2 ont été démolies et reconstruites, celles qui se trouvent du côté est en bois, et celles de l'autre côté en pierre de taille.

On a réparé les ponts Nos. 5 et 7 et des défenses ont été placés des deux côtés et sur le côté ouest du pont No. 2.

On a reconstruit le canal de décharge entre les écluses 5 et 6; le busc supérieur de l'écluse No. 5 a été réparé, et on a mis un nouvel appareil aux ventelles de l'écluse No. 4. On a construit deux guérites à l'écluse No. 9 et le pont No. 6. On prépare actuellement le bois qui doit servir à la confection d'une paire de portes d'écluse de réchange et d'un nouveau pont.

La maison de l'éclusier à l'écluse No. 1 a été détruite lors du grand feu qui mis en cendres, au mois de juin, la plus grande partie de la ville de St. Jean.

#### RIVIÈRE RICHELIEU.

On a repris les travaux de l'approfondissement du chenal de cette rivière, au mois de septembre 1875, au moyen du dragueur à vapeur, qui avait été prêté au commencement de la saison à MM. Ross, Ritchie et Cie., des Trois-Rivières, qui l'ont employé à l'approfondissement de l'embouchure du St. Maurice. Le dragueur commença son travail à Beceil, le 13 septembre, en approfondissant le chenal au-dessous du pont tournant de la compagnie du Grand-Tronc, ainsi que les abords entre les jetées conductrices en amont et en aval. Après avoir obtenu la profondeur voulue de 7 pieds à l'eau basse, à ces points, le dragueur brisa sa machine sur une batture située à environ 200 verges en aval du pont, où il resta jusqu'à la fin de la saison. Le dragueur fut conduit ensuite à ses quartiers d'hiver au canal Lachine à Montréal, puis on le hala pour le réparer.

Le dragueur que l'on a mis en opération l'an dernier dans le canal Lachine, a été

conduit, par ordre, sur la rivière Richelieu, cet été, et il a commencé à creuser la batture en aval du pont du chemin de fer, lundi, le 26 juin.

Cela fait, il sera conduit à St. Marc et à St. Antoine, où il y a des battures considérables.

#### ECLUSE ET DIGUE DE ST. OURS.

On a réparé la charpente des jetées qui forment les abords de cette écluse ; on a élargi le terrassement du côté est à l'extrémité inférieure, et on a renouvelé le mur de défense en pierre sèche. Les balanciers et les plate-formes des portes supérieures ont été aussi renouvelés et peints, et on a mis de nouvelles chaînes et chaînes d'enrayage aux portes inférieures. On a remplacé huit vannes en fonte qui étaient brisées. Le quai du bateau-passeur a été reconstruit au mois de juin. La glace fut sciée au mois de mars et enlevée de l'extrémité inférieure de l'écluse et des portes.

Une estacade a été placée entre les piliers d'ancrage, et 88 toises de pierre ont été employées pour protéger et solidifier la digue principale, pour les culées et les piliers d'ancrage.

On a reconstruit la clôture sur un parcours de 200 pieds linéaires le long du chemin du côté est de la rivière, vis-à-vis la digue.

La maison du contrôleur, les dépendances et les clôtures, ainsi que la maison d'écluse, ont été réparées et peinturées.

La navigation a été interrompue à cette écluse le 22 novembre 1875, et s'est ouverte le 19 avril 1876.

#### RIVIÈRE ST. FRANÇOIS.

Les travaux relatifs à l'amélioration et à l'approfondissement du chenal entre les moulins de Pierreville et le lac St. Pierre, au moyen du dragueur, ont été repris le 16 juin 1875, et se sont continués jusqu'au 30 septembre ; à cette date, on avait pu former un chenal profond de cinquante pieds entre les points ci-dessus mentionnés.

#### ECLUSE ET DIGUE DE STE. ANNE.

Navigation fermée le 22 novembre 1875 et ouverte le 1er mai 1876, ce qui donne 206 jours de navigation.

Les hautes eaux se sont élevées au mois de mai à une hauteur de 18 pouces sur les murs d'écluse, soit au moins un pied de plus qu'à aucune autre date connue. On a pu maintenir la navigation durant ce laps de temps en construisant des jetées temporaires de chaque côté de l'écluse en amont des portes inférieures.

On a réparé la superstructure et le revêtement de la digue en aile sur un parcours de 400 pieds en amont de l'écluse. On a dû reconstruire deux des jetées conductrices du côté nord de l'entrée supérieure.

Les murs d'écluse ont été jointoyés et l'habitation du percepteur a été réparée. Les murs d'écluse ne sont pas du tout étanches et les murs en aile inférieurs ont besoin de réparations. Les portes ont très bien fonctionné depuis les réparations que l'on y a faites en 1874-75. On devrait reconstruire cette partie de la digue en aile en amont de l'écluse, qui n'a pas été réparée l'an dernier, ainsi que l'une des jetées conductrices du côté nord du chenal. Toute la charpente du caisson d'amarrage en aval de l'écluse du côté nord du chenal a été détruite et emportée en partie par les eaux au mois de mai ; les pièces de bois étaient si peu solides qu'elles n'ont pu résister aux forts courants et remous que forme l'eau en se jetant dans les rapides.

#### NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

On travaille à la formation d'un nouveau chenal à travers la batture en aval de l'écluse pour se relier au chenal en eau profonde du côté de l'île Perrot, et éviter de cette manière le chenal plus direct, mais peu profond et tortueux que suivent maintenant les bateaux sur le côté nord. Il aura une longueur d'environ 1,200 pieds sur une largeur de 120, avec une profondeur de 10 pieds 6 pouces à l'eau basse.

Les bords du nouveau chenal sont un caisson continu sur lequel on a fait une levée au moyen du déblai provenant des excavations faites dans l'argile et dans le roc solide.

A la fin de la dernière année fiscale, ces constructions n'avaient pas encore été mises à sec; mais on commença à utiliser les pompes le 3 juillet, et l'excavation du chenal fut reprise le 6. Après cette date, les opérations se continuèrent avec succès jusqu'à ce qu'elles furent interrompues par la glace, le 17 novembre. Les travaux relatifs à la superstructure en palplanches et au mur pisé, se sont poursuivis avec succès durant la même période de temps.

La construction et la descente des caissons formant les ailes à l'entrée supérieure furent tout ce que l'on put faire vu la mauvaise condition de la glace. L'eau n'avait pas assez baissé jusqu'à cette date pour pouvoir la vider.

Il reste à construire quatre caissons formant l'entrée supérieure et environ 1,000 pieds linéaires de superstructure, avec le revêtement nécessaire et la levée en bousillage.

La moitié environ de l'excavation est achevée.

Cette construction devrait être achevée avant la saison de l'eau basse en 1877, après quoi, il faudra faire le dragage nécessaire pendant une saison afin de faire disparaître les battures qui émergent et les cailloux qui se trouvent à chaque entrée du nouveau chenal.

#### CANAL CARILLON.

Durant la dernière année, les murs des écluses No. 1, 2 et 3 ont été jointoyés; les constructions mécaniques, les portes, etc., ont été réparées et peinturées; le chemin de halage entre les écluses 2 et 3 a été élargi; les clôtures et la voie publique ont été tenues en bon ordre, et le lit du canal a été nettoyé avant la fin de la navigation.

Les portes supérieures de l'écluse No. 2 et les portes inférieures de l'écluse No. 3 ont été reconstruites.

En conséquence des hautes eaux sur la rivière Ottawa, le 14 mai, on jugea nécessaire de fermer le canal en solidifiant les digues à l'entrée supérieure de l'écluse No. 3, afin d'empêcher la rivière de couler directement dans le canal; malgré cette mesure de précaution, les levées, le chemin et les clôtures ont été considérablement endommagées.

On a fait les réparations ordinaires aux digues et au canal d'alimentation sur la rivière du Nord.

#### CANAL DE LA CHUTE À BLONDEAU.

On n'a fait que les réparations ordinaires à ce canal pendant l'année.

L'écluse a été submergée le 10 mai jusqu'à une profondeur de 20 pouces par les hautes eaux de la rivière Ottawa, ce qui fit interrompre la navigation.

Les eaux continuèrent de s'élever jusqu'à ce qu'elles dépassassent le enaperon de quatre pieds.

La navigation resta interrompue jusqu'au 1er juin; on put alors ouvrir l'écluse en formant une digue en bois sur les murs haute de deux pieds.

Si considérable qu'ait été le volume d'eau qui a coulé dans cette écluse durant les vingt jours où elle fut submergée, il n'y a pas eu d'autre dommage que le déplacement de quelques pierres de couronnement et l'appareil qui sert au fonctionnement des portes.

#### NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Ces constructions consistent en un barrage incliné d'environ 1,800 pieds d'étendue, qui traverse la rivière Ottawa dans les rapides Carillon, à environ  $\frac{3}{4}$  d'un mille en amont du village de Carillon, une glissoire longue de 600 pieds et large de 120 pieds pour le flottage des bois, etc., du côté sud de la rivière, et un canal de trois quarts de mille avec deux écluses sur le côté nord.



## CANAL ET ECLUSES.

Les opérations qui avaient été suspendues durant l'hiver et le printemps ont été reprises au commencement de juillet 1875. La tranchée d'écluse supérieure a été vidée vers la fin de juillet, après quoi on a achevé l'excavation. A la fin de la saison précédente de 1874 la plupart des pièces de bois pour les fondations des biefs avaient été posées et les buses placés. Tous les travaux sont maintenant terminés; les buses ont été boulonnées, les lisses ont été posées, et le roc dans le sas a été nivelé de manière à construire les bajoyers. On a placé l'appareil nécessaire pour le service des grues mobiles, mais à une période de la saison trop avancée pour pouvoir être d'une utilité pratique. Les travaux sur le canal sont suffisamment avancés; ils consistent dans l'excavation du lit, la construction des murs de retenue et en bouillage, et de 934 pieds de caissons ainsi que la formation. On n'a pas taillé d'autre pierre pour les écluses jusqu'à la fin de la navigation, mais on y a transporté durant l'hiver une certaine quantité de pierre brute qui se trouvait dans la carrière de Ross, et elle y a été taillée. On a ouvert une carrière dans l'île Bizard, en vue de ces constructions, vers la fin de mai, mais le résultat n'a pas été satisfaisant.

## DIGUE ET GLISSOIRE.

On a fait peu d'améliorations permanentes à la digue. On a placé des ponts temporaires aboutissant aux deux rives sur la tête de la glissoire, mais ils n'ont guère été utiles. On a construit tous les caissons qui doivent servir à la fondation de la tête de la glissoire, et deux petits caissons ont été descendus au mois de septembre dans la partie la plus profonde du chenal nord.

Toute la digue proprement dite, qui a une longueur d'environ 200 pieds sur le barrage incliné qui traverse la glissoire, a été achevé à l'exception du revêtement, et deux caissons, sur les trois qui sont destinés au chenal nord, ont été placés d'une manière satisfaisante.

Les travaux relatifs à la glissoire, qui avaient été suspendus au mois d'avril, ont été repris vers le milieu d'août, et ont été continués jusqu'au 24 décembre. Les fondations du pilier sud ont été placées durant cette période de temps jusqu'à environ 60 pieds de son extrémité inférieure, et celles du pilier nord jusqu'à environ 320 pieds de l'extrémité inférieure; elles s'élèvent jusqu'à présent au-dessus de la surface de l'eau et sont remplies de cailloux et pierres ordinaires.

Par l'examen qui a été fait aux eaux basses, nous avons constaté que les seuils de la glissoire et de la digue n'avaient pas été sérieusement endommagés par l'eau et la glace durant l'hiver précédent. On n'a pu encore constater l'effet que la glace et l'eau ont pu avoir sur ces constructions durant l'hiver de 1875-76-

Lorsque ces constructions seront achevées, les rapides de la Chute à Blondeau auront disparu et toute la chute sera rachetée par les nouvelles écluses du canal.

## CANAL GRENVILLE.

Les écluses Nos. 5, 6, 7 et 8, à l'entrée inférieure, sont dans un très-mauvais état et devraient être reconstruites immédiatement. On n'a réparé que les constructions qui étaient nécessaires au commerce; on a reconstruit par exemple une partie des piliers et des chardonnets sur le côté sud de l'écluse No. 6; on a démoli une partie du bajoyer et des piliers sur le côté nord de l'écluse No. 7, et on a placé deux nouveaux chaperons sur les chardonnets du côté sud. On a jointoyé les murs de ces écluses et on a réparé les seuils, portes et ventelles.

L'écluse No. 9 n'a eu besoin que de réparations ordinaires; les portes et le pont tournant ont été peints et fonctionnent bien.

A l'écluse No. 10 quatre vanes brisées ont été remplacées; ces portes ont aussi été peinturées, et tout a été tenu en bon ordre.

Il n'a été nécessaire que de faire des réparations ordinaires à l'écluse No. 11 jusqu'après l'ouverture de la navigation. Le 20 mai au matin, l'eau de la rivière Ottawa étant de niveau avec la partie supérieure du chaperon, on remarqua que le bajoyer

sud avait cédé de quelques pouces à la partie supérieure ; on attribua ce résultat d'abord à l'action de la gelée en arrière des murs et en second lieu au fait que l'eau avait été retirée de l'écluse, ce qui avait laissé une pression de vingt pieds d'eau sur les murs qui avaient été en partie détruits par la gelée. On a réparé les dommages au moyen de mortier et de béton que l'on a placés en arrière de la partie des murs brisée, laquelle paraît maintenant aussi solide que jamais.

Ce canal a très-bien fonctionné durant l'année, et la circulation n'y a été interrompue que par les hautes eaux au mois de mai dernier.

Les chemins de halage, clôtures, bâtiments, aqueducs en syphon, etc., ont été généralement réparés, et on a construit des clôtures sur un certain parcours.

Les eaux de la rivière Ottawa ayant submergé lors de la crue le terrassement du canal en aval de l'écluse No. 10, des mesures furent prises pour empêcher qu'il n'y eût de dommages à ce point aussi bien que sur toute la levée qui s'étend jusqu'au moulin de Dewar, dont la plus grande partie menaçait d'être emportée par les eaux. Ces canaux connus sous le nom de canaux de Carillon et de Grenville ont été fermés par les glaces le 20 novembre 1875. Le canal Carillon a été ouvert le 1er mai 1876 et celui de Grenville le 8, mais les eaux de la rivière Ottawa étaient tellement hautes que la navigation a été interrompue pendant vingt jours. Il y a eu 204 jours de navigation sur les canaux de Carillon et de la Chute à Blondeau, et 197 jours sur le canal Grenville.

#### NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Ces constructions données à l'entreprise consistent dans l'élargissement et l'approfondissement du canal depuis l'entrée de Grenville jusqu'à l'écluse No. 8 à Greece's Point, un parcours de 5.31 milles, et dans la construction de nouvelles écluses adjacentes aux anciennes écluses Nos. 9, 10 et 11. Les écluses sont toutes achevées et sont utilisées ; elles ont une longueur de 200 pieds entre les poteaux tourillons, une largeur de 45 pieds au fond, et neuf pieds d'eau sur les seuils. En amont de l'écluse de prise d'eau à Grenville, la largeur du fond du canal est de 50 pieds, et en aval de cette écluse, 40 pieds, avec les bassins de passage voulus ; la profondeur est de dix pieds d'eau, ou d'un pied au-dessus des buscs.

On a creusé quatre bassins de passage sur la section No. 1, ce qui complète le nombre voulu pour cette section. Ces bassins ont 600 pieds de longueur et portent à 80 pieds la largeur du canal au fond. Ils ont été localisés aux endroits où il y a des courbes, et ils servent de cette manière à redresser et améliorer la ligne du canal.

Le déblai du lit du canal dans cette section, dans le but de lui donner la largeur et la profondeur voulues, est bien avancé.

On a construit deux bassins de passage sur la section No. 2, dont un à environ un mille en aval de l'écluse No. 10, et l'autre à un demi-mille en aval de l'écluse No. 9 ; ce dernier n'est cependant pas achevé, et il n'a maintenant qu'une profondeur de quatre pieds au-dessous de la surface de l'eau.

On a fait les travaux relatifs à l'élargissement et à l'approfondissement du lit du canal sur cette section depuis l'écluse No. 10 en descendant sur un parcours de 6,500 pieds ; on n'a pu obtenir encore la profondeur et la largeur voulue. Plusieurs autres parties de cette section ont aussi été approfondies à l'endroit où les inclinaisons ont été achevées ; on a construit des murs en pierres sèches ainsi qu'un pont qui se relie au chemin de halage.

#### CANAL DE LA CULBUTE.

##### SUR LE HAUT DE L'OUTAOUAIS.

Ces constructions sont situées dans le chenal de la Culbute ou chenal nord de l'Outaouais, près de l'île aux Allumettes, et elles se composent d'une digue de 520 pieds, de deux écluses accolées de 200 pieds de long sur 45 de large et 6 de profondeur sur les bases. Toutes ces constructions sont en bois et remplies de pierre.

M.M. W.n. Davis et fils, d'Ottawa, en sont les entrepreneurs.

Les écluses avec les piliers d'amarrage à chaque entrée ont été achevées, à l'exception du revêtement qui doit consister en madriers en pin de trois pouces. Les piliers à l'entrée supérieure ont chacun 138 pieds de longueur et 25 de largeur, avec un bief pour une porte d'arrêt en amont du mur en aile de l'écluse. Il ne leur manque que leur revêtement sur la face et la partie supérieure.

La digue de l'Islet, longue de 223 pieds, est achevée à l'exception du revêtement.

On a construit des coffrages longs de 90 pieds et larges de 43 sur le barrage incliné dans le chenal principal pour servir de fondation, et on a boulonné au roc environ 70 pieds de longrines qui prolongent la fondation.

Toutes ces constructions sont remplies de pierre, et on a formé un terrassement solide au moyen des matériaux provenant des déblais, des deux côtés de la digue de l'Islet et des murs en aile, et en arrière des murs d'écluse.

#### PORTES D'ÉCLUSE, ETC.

Les soumissions pour la construction de 3 paires de portes d'écluse et d'une porte d'arrêt pour ce canal ont été reçues le 24 août 1875, et le contrat a été adjugé à M. John Stewart, d'Ottawa, qui a signé le contrat, le 28 septembre.

La porte d'arrêt a été presque entièrement achevée et mise en position au mois de janvier. A la fin de l'année fiscale, une paire de portes avait été mise en position dans chaque écluse, et la troisième paire est très avancée.

Tout promet que les travaux seront terminés durant la saison.

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

JOHN G. SIPPELL,  
*Ingénieur-contrôleur.*

F. BRAUN, écr., secrétaire,  
Ministère des Travaux Publics,  
Ottawa.

## CANAL LACHINE.

ETAT du montant des amendes et dommages perçus durant l'année fiscale  
expirée le 30 juin 1876.

Date.	Nom du navire.	Patron ou propriétaire.	Amendes.	Dommages.	Totaux.
1875			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
8 juillet	Vapeur Passport.....	Cie. de nav. Rich. et O.....		10 00	
31 do	B. J. Dufresne.....	A. Dufresne.....	20 00		
25 août.	Vapeur Bohemian.....	Cie. de nav. Rich. et O.....		8 00	
8 sept.	Propulseur "East".....	Tait et Cie.....	5 00	14 00	
14 do	do "Prussia".....	J. Graham et Cie.....		12 00	
20 do	Barge Confédération.....	J. Seguin.....	4 00		
26 oct.	do Mary Lyden.....	G. Thompson.....		8 00	
1er nov.	do Beauharnois.....	F. H. Bertrand.....	10 00		
2 do	Propulseur "Canada".....	J. B. Fairgrieve et Cie.....	10 00	10 00	
1876					
10 juin	Barge Marie Joseph.....	J. Vachon.....		4 00	
16 do	Propulseur "Celtic".....	McKay.....		8 00	
24 do	do "Lake Erie".....	Cie. de N. à vap. des L. et R.	10 00		
	Hivernage des navires dans le canal.....			906 25	
		Totaux.....	59 00	980 25	1,039 25

JOHN O'NEILL,  
Percepteur des péages sur le Canal.

BUREAU DU PERCEPTEUR,  
MONTREAL, juillet 1876.

## CANAL LACHINE.

ETAT du montant des amendes, péages pour bassin, et loyers d'emplacements  
sur les bords du canal, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

Date.	Nom du navire.	Patron ou propriétaire.	Montant.	Observations.
1875			\$ cts.	
20 sept.	Barge, etc.....	T. E. Bailey.....	10 00	
1er juil. '75 au 30 juin 1876.....	Péages de bassin.....		264 48	
	Droits sur bois de chauffage.....		70 68	
	Péages de levées.....		56 00	
		Total.....	401 16	

JOHN DYDE,  
Percepteur des péages sur le Canal.

BUREAU DU CANAL,  
LACHINE, 6 juillet 1876.

## CANAL BEAUHARNOIS.

ETAT du montant des amendes et dommages perçus durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

Date.	Nom du navire.	Patron ou propriétaire.	Amendes.	Dommages.	Total.
1875.			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
9 juillet	Goëlette Grimsby .....	J. Norris.....	10 00		
9 do	Barge Clinton .....	J. Norris.....		30 00	
16 do	Vapeur St. Francis.....	Cie. de Navig. St. François.....		18 00	
30 do	Barge Cleveland.....	Alfred Delisle.....		16 00	
21 août.	Barge Monica.....	Edward Carigher .....	5 00		
2 sept.	Propulseur Lake Ontario.....	Capt. J. Perritt .....	20 00		
4 do	do Dominion.....	Capt. McMaugh .....	20 00		
7 do	Vapeur Spartan.....	Cie. de Nav. Richelieu & O. ....	10 00		
27 do	Propulseur Acadia .....	Capt. McAuley.....		10 00	
29 do	do Calabria.....	Capt. Zealand.....		10 00	
5 oct.	do Prussia.....	J. Graham et Cie.....		1,250 00	
2 nov.	do Lake Eric.....	Cie. de N. à vap. des L. et R. ....	20 00		
4 do.	Barge Colborne.....	Jos. Omond.....		10 00	
1876.					
27 mai.	Propulseur Lake Eric.....	Jos. Omond .....	10 00		
27 do	do do .....	Jos. Omond.....		60 00	
		Total .....	95 00	1,404 00	1,499 00

J. F. BÉIQUE,  
*Contrôleur.*

BUREAU DU CANAL,  
Melocheville, juillet 1876.

## CANAL CHAMBLY.

ETAT du montant des amendes et quaiages perçus durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

Date.	Nom du navire.	Patron ou propriétaire.	Montant.	Observations.
1875 et 1876.	Barge, etc.....		\$ cts. 10 00	
	Quaiage .....		5 00	
			15 00	

C. PRÉFONTAINE,  
*Contrôleur.*

BUREAU DU CANAL,  
Chambly, juillet 1876.

## CANAL LACHINE.

ETAT indiquant la hauteur d'eau sur le busc de l'écluse No. 1, à l'entrée inférieure, et de l'écluse No. 5, à l'entrée supérieure, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876. (D'après les rapports du gardien.)

Mois.	Ecluse No. 1—Busc inférieur.				Ecluse No. 5—Busc supérieur.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.
1875								
Juillet.....	18	10	17	9	11	3	10	5
Août.....	17	11	17	3	10	5	10	1
Septembre.....	17	3	16	6	10	1	9	7
Octobre.....	17	6	16	6	10	4	9	5
Novembre.....	17	7	16	5	10	4	9	4
Décembre.....	32	10	19	2	11	2	9	4
1876								
Janvier.....	30	0	26	5	11	7	10	2
Février.....	27	7	25	10	11	5	9	8
Mars.....	29	7	27	2	11	8	10	1
Avril.....	34	2	27	7	14	8	10	10
Mai.....	29	1	24	5	17	3	14	6
Juin.....	26	10	22	9	16	2	14	0

## CANAL BEAUHARNOIS.

ETAT indiquant la hauteur d'eau sur le busc de l'écluse No. 6, à l'entrée inférieure, et de l'écluse No. 14, à l'entrée supérieure, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876. (D'après les rapports du gardien.)

Mois.	Ecluse No. 6—Busc inférieur.				Ecluse No. 14—Busc supérieur.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.
1875								
Juillet.....	11	1	10	4	11	10	11	9
Août.....	10	4	9	11	11	9	11	5
Septembre.....	9	11	9	6	11	9	11	2
Octobre.....	9	10	9	6	11	10	11	0
Novembre.....	10	3	9	10	11	7	10	10
Décembre.....	14	6	10	3	11	10	10	7
1876								
Janvier.....	17	0	11	6	12	0	11	4
Février.....	21	6	15	10	12	4	11	5
Mars.....	21	6	16	0	12	1	11	1
Avril.....	16	0	14	6	13	9	11	8
Mai.....	16	8	14	6	13	9	13	2
Juin.....	15	5	14	0	13	7	13	0

## CANAL CHAMBLY.

ETAT indiquant la hauteur de l'eau sur le busc de l'écluse No. 9, à l'entrée inférieure, et de l'écluse No. 1, à l'entrée supérieure, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876. (D'après les rapports du gardien.)

Mois.	Ecluse No. 9—Busc inférieur.				Ecluse No. 1—Busc supérieur.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
1875.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.
Juillet.....	11	11	9	6	9	10	8	3
Août.....	9	6	9	2	8	7	8	2
Septembre.....	9	5	8	6	8	7	7	4
Octobre.....	10	6	9	1	9	6	7	5
Novembre.....	11	6	10	0	9	8	8	7
Décembre.....	14	0	10	0	9	3	8	4
1876.								
Janvier.....	16	5	12	3	9	10	8	8
Février.....	18	0	16	2	9	8	8	8
Mars.....	18	10	16	2	10	3	8	7
Avril.....	19	9	16	0	11	9	9	7
Mai.....	19	7	17	5	12	8	11	4
Juin.....	17	8	12	7	11	6	9	9

## ECLUSE ET DIGUE ST. OURS.

ETAT indiquant la hauteur de l'eau sur les buscs de l'écluse St. Ours, durant l'année expirée le 30 juin 1876. (D'après les rapports du contrôleur.)

Mois.	Busc inférieur.				Busc supérieur.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
1875.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.
Juillet.....	10	5	9	0	9	9	8	7
Août.....	9	4	8	5	8	7	8	3
Septembre.....	10	2	7	9	8	5	7	10
Octobre.....	9	10	8	3	9	10	8	0
Novembre.....	10	7	8	5	9	10	8	8
Décembre.....	11	3	9	0	9	3	8	4
1876.								
Janvier.....	14	6	10	7	11	10	9	0
Février.....	14	9	13	3	10	6	9	2
Mars.....	17	8	13	8	13	5	9	7
Avril.....	22	10½	16	0	18	5	10	10
.....	21	2½	18	7	17	0	14	6½
Mai.....	19	3	14	3½	15	0	10	8

## ECLUSE ET DIGUE DE STE. ANNE.

TABLEAU indiquant la hauteur de l'eau du fleuve sur les seuils de l'écluse, Ste. Anne, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876. (D'après les rapports du gardien.)

Mois.	Seuil inférieur.				Seuil supérieur.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
1875.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.
Juillet.....	8	6	7	8	10	4	8	11
Août.....	7	10	7	6	9	0	8	2
Septembre.....	7	5	7	0	8	1	7	3
Octobre.....	7	4	7	1	8	1	7	4
Novembre.....	7	8	7	0	8	5	8	0
Décembre.....	8	11	7	4	8	4	7	8
1876.								
Janvier.....	9	2	7	9	9	0	7	7
Février.....	9	8	7	11	9	1	8	9
Mars.....	9	8	7	11	9	11	8	9
Avril.....	12	7	8	11	14	0	9	3
Mai.....	15	10	12	6	18	2	13	11
Juin.....	14	2	11	9	16	5	12	9

## CANAL DE CARILLON.

TABLEAU indiquant la hauteur de l'eau sur le seuil de l'écluse No. 1 à l'entrée inférieure, et le seuil de l'écluse No. 3 à l'entrée supérieure, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876. (D'après les rapports du gardien.)

Mois.	Ecluse No. 1, seuil inférieur.				Ecluse No. 3, seuil supérieur.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
1875.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.
Juillet.....	9	5	8	0	9	8	7	9
Août.....	8	4	7	7	7	9	7	0
Septembre.....	7	8	6	9	7	0	5	11
Octobre.....	7	11	6	9	7	4	5	11
Novembre.....	8	3	7	7	8	4	7	4
Décembre.....	8	0	7	6	8	5	6	0
1876.								
Janvier.....	9	5	7	6	10	3	6	1
Février.....	11	0	8	10	9	0	6	3
Mars.....	10	10	9	4	8	9	6	0
Avril.....	14	9	9	2	15	6	6	4
Mai.....	19	7	14	5	22	3	15	6
Juin.....	17	6	12	9	19	4	13	8



## CANAL DE LA CHUTE À BLONDEAU.

TABLEAU indiquant la hauteur de l'eau sur le seuil inférieur et le seuil supérieur de l'écluse No. 4 à la Chute à Blondeau, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876. (D'après les rapports du gardien.)

Mois.	Seuil inférieur.		Seuil supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1875	Pds. Pcs.	Pds. Pcs.	Pds. Pcs.	Pds. Pcs.
Juillet .....	10 9	8 7	10 7	8 5
Août.....	9 4	8 5	9 2	8 3
Septembre.....	8 3	6 10	8 0	6 7
Octobre.....	8 6	6 4	8 4	6 2
Novembre.....	9 0	8 2	8 10	8 0
Décembre.....	10 0	7 10	11 6	9 0
1876				
Janvier.....	13 0	9 10	14 0	10 9
Février.....	19 9	11 9	19 4	12 6
Mars.....	19 6	10 6	19 0	10 0
Avril.....	15 0	9 6	14 6	9 5
Mai.....	24 0	15 3	23 9	15 6
Juin.....	20 7	14 5	20 8	14 4

## CANAL DE GRENVILLE.

TABLEAU indiquant la hauteur de l'eau sur le seuil de l'entrée inférieure de l'écluse No. 5 et le seuil de l'entrée supérieure de l'écluse No. 11, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876. (D'après les rapports du gardien.)

Mois.	Ecluse No. 5—Seuil inférieur.		Ecluse No. 11—Seuil supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1875	Pds. Pcs.	Pds. Pcs.	Pds. Pcs.	Pds. Pcs.
Juillet.....	10 8	8 8	15 4	13 3
Août.....	9 0	8 0	13 6	12 6
Septembre.....	8 4	7 0	12 3	11 1
Octobre.....	8 5	6 10	12 11	11 1
Novembre.....	9 6	8 5	13 3	12 7
Décembre.....	15 0	10 0	12 4	11 3
1876				
Janvier.....	16 6	12 0	12 10	11 9
Février.....	21 0	15 0	12 6	11 6
Mars.....	20 0	13 0	13 9	11 4
Avril.....	17 0	7 0	21 3	12 9
Mai.....	23 7	17 0	27 11	21 9
Juin.....	20 3	14 6	25 2	19 9

## AGRANDISSEMENT DU CANAL LACHINE.

### DIVISION DE MONTRÉAL.

MONTRÉAL, juillet 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire mon rapport sur les travaux de l'agrandissement du canal Lachine, division de Montréal, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

Cette division comprend les sections numéros un, deux, trois, quatre, cinq, six et sept.

Les sections Nos. 1 et 2 ont été données à l'entreprise en septembre 1873, à James Worthington et Cie., entrepreneurs.

Des soumissions pour la section No. 3 furent ouvertes le 23 septembre 1875, et l'entreprise fut donnée à MM. McNamee, Gaherty et Fréchette, de Montréal, le 20 novembre.

Pour les autres sections, les soumissions furent reçues le 21 mars 1875, et le 6 avril, le contrat d'entreprise de la section No. 4 fut signé par MM. Whitney et Dotey, et celui du No. 5 par M. Alphonse Charlebois. Les sections 6 et 7 ont été données conjointement à l'entreprise, et le contrat fut signé par MM. Wm. Davis et fils, le 26 avril 1876.

### SECTIONS NOS. 1 ET 2.

La section No. 1 comprend la nouvelle entrée avec deux nouvelles écluses, un nouveau bassin, un pont, culées, déversoir, etc.

La section No. 2 comprend les travaux de construction du bassin Wellington, et d'approfondissement du bassin No. 2.

#### ECLUSE NO. 1.

Pendant l'été de 1875, la tranchée d'écluse, de onze pieds de profondeur qu'elle avait, a été creusée jusqu'à trois pieds au-dessus du niveau de fondation. Les pompes n'ayant pas été placées suffisamment bas, on n'a pu creuser davantage. On a préparé à Terrebonne une grande quantité de pierre, dont une certaine partie a été livrée ainsi qu'une certaine quantité de grosses pièces de bois et de madriers pour les fondations.

#### BASSIN NO. 1.

Ce bassin est situé entre les écluses Nos. 1 et 2. Il est de 540 pieds de longueur et d'une largeur moyenne de 260 pieds. Du côté est et aux extrémités nord et sud, les murailles ont été élevées dans le cours de l'été à une hauteur moyenne de 18 pieds. Les travaux, après avoir été suspendus pendant l'hiver, ont été repris le 5 juin, et à la fin de l'année fiscale, les murailles que je viens de mentionner étaient presque terminées. Les murailles des extrémités ne peuvent être finies avant que les murs adjoignants des écluses 1 et 2 soient construits. Du côté ouest du bassin la muraille n'est pas encore commencée.

#### ECLUSE NO. 2.

L'excavation qui restait à faire au commencement de l'année fiscale a été complétée et les travaux de fondation commencés le 27 juillet. La maçonnerie commencée le 7 octobre, fut continuée jusqu'au 15 novembre, jour où elle fut abandonnée à cause

du froid. Les murs des deux côtés du sas de l'écluse, ont été élevés à une hauteur moyenne de trois pieds, et à l'enclave, à une hauteur de cinq pieds.

Les fondations ont été contruites depuis la tête de l'écluse jusqu'à l'extrémité inférieure de la plate-forme du seuil.

Le fond de la tranchée, excepté à l'extrémité supérieure, est de sable fin, et on a construit un fond en béton d'une épaisseur de six à vingt pouces, sur lequel reposent les fondations proprement dites.

#### BASSIN WELLINGTON.

L'excavation de ce bassin sur une longueur de 1,250 pieds et une largeur de 220 est presque terminée. Elle a presque complètement été faite au moyen d'une machine à vapeur, et les déblais transportés sur des chariots traînés par une locomotive ordinaire dans le voisinage du pont Victoria, sur le terrain appartenant à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc. Une partie de l'excavation a été faite par des manœuvres aidés de charrettes. Les déblais de cette partie des travaux ont été déposés près du bassin.

On a laissé à l'extrémité inférieure du bassin une lisière de terre qui ne sera enlevée que lorsque les murs du bassin et l'excavation du bassin No. 2 seront plus avancés.

Les murs des trois côtés du bassin sont très avancés, et chaperonnés sur une longueur de 930 pieds. Si les travaux sont poussés avec la même rapidité la muraille entière sera terminée cette année excepté là où la levée ne peut être enlevée tant que l'eau est dans le canal.

L'égoût qui se rattache au bassin est presque terminé et la jetée sera défaite aussitôt que le tassement de la levée autour du bassin sera suffisamment opéré.

#### BASSIN NO. 2.

On a employé des hommes et des chevaux aux travaux de ce bassin pendant l'été et l'automne de 1875. La machine à déblayer a aussi été employée. On a aussi dragué le bassin actuel. Les travaux, abandonnés durant l'hiver, ont été repris au printemps.

Deux dragueurs à vapeur et une machine à déblayer fonctionnent activement à l'heure qu'il est.

#### SECTION NO. 3.

Cette section s'étend depuis en bas du pont Wellington jusqu'à la station 50, à environ 700 pieds de l'écluse St. Gabriel, sur une longueur d'un peu plus de trois quarts de mille. Les travaux consistent principalement dans l'agrandissement du chenal, donnant à celui-ci une largeur moyenne de 200 pieds et une profondeur de 13 pieds au-dessous du niveau d'eau convenu. Ils comprennent aussi la construction de jetées et de culées pour le pont tournant de la rue Wellington; la construction, d'une écluse d'ascension, d'un déversoir régulateur, d'un coursier et de culées de pont; la démolition et la reconstruction du sommet de l'écluse No. 3 sur une hauteur de 13 pieds ou plus; la consolidation de la partie inférieure du mur nord; l'établissement temporaire, d'un déversoir régulateur et d'un coursier du côté sud du chenal; la construction d'un mur du côté sud, et en certains endroits du côté nord.

L'excavation fut commencée du côté nord du canal au-dessus des bassins St. Gabriel, le 3 janvier, et fut continuée jusqu'au premier avril, date où elle fut discontinuée. Elle fut reprise en mai. Les entrepreneurs sont à préparer du côté nord la nouvelle levée du canal donnant à celui-ci la largeur voulue de 200 pieds; et aussitôt que ces travaux seront faits, ils se mettront avec des dragueurs et des grues à enlever la levée actuelle et à approfondir le canal.

On a ouvert une carrière à Caughnawaga où l'on a tiré une grande quantité de pierre pour les murs d'écluses et de bassins. Environ 2,600 verges cubes de cette pierre sont rendues sur les lieux des travaux.

## SECTION NO. 4.

Cette section s'étend depuis la station No. 50 en amont de la tête de l'Île St. Gabriel, jusqu'à la station No. 83 en amont du pont-tournant du chemin de fer Grand Tronc, sur une longueur d'environ 3,800 pieds. Les travaux à faire comprennent l'élargissement et l'approfondissement du lit du canal; la construction de jetées et de culées pour un pont au chemin de Brewster, et aussi de jetées et de culées pour le pont-tournant du chemin de fer Grand Tronc,—et les changements à faire au passage en vau-ssoir du conduit principal de l'aqueduc de Montréal sous le canal.

L'agrandissement du canal portera sa largeur moyenne à 200 pieds, et sa profondeur à quatre pieds plus bas que le sommet du seuil inférieur de l'écluse actuelle de la Côte St. Paul.

L'excavation pour l'élargissement de cette section du canal fut commencée le 18 juin, du côté sud, en amont du pont de Brewster. Les entrepreneurs sont à préparer des dragueurs et autres instruments afin de pouvoir pousser les travaux avec célérité.

## SECTION NO. 5.

Cette section s'étend depuis la station No. 88 en amont du pont-tournant du chemin de fer Grand Tronc, jusqu'à la station No. 130, presque vis-à-vis les premières fabriques à la Côte St. Paul, sur une longueur de 4,200 pieds.

Les travaux de cette section comprennent l'élargissement et l'approfondissement du lit actuel du canal, la construction de murs latéraux, d'un coursier de décharge et d'un siphon renversé pour conduire les eaux de la rivière St. Pierre par-dessous le canal.

L'agrandissement du lit du canal portera sa largeur moyenne à 200 pieds, et sa profondeur à quatre pieds plus bas que le sommet du seuil inférieur de l'écluse actuelle de la Côte St. Paul. Le coursier de décharge et le siphon seront placés à un niveau suffisamment bas pour correspondre avec quinze pieds d'eau dans le bief et quatorze pieds sur les seuils de la nouvelle écluse à la Côte St. Paul.

L'excavation pour l'élargissement de cette section du canal fut commencée le 13 juin, du côté nord du canal, près de l'extrémité supérieure de la section. Les entrepreneurs emploient un grand nombre de manœuvres, et tout indique qu'ils feront œuvre plus vite que les travaux.

## SECTIONS NO. 6 ET 7.

Ces deux sections ne forment qu'une seule entreprise; elles s'étendent sur une longueur de 10,000 pieds depuis la Station No. 130, à environ 700 pieds en aval de l'écluse de la côte St. Paul, jusqu'à la station No. 230.

Les travaux comprennent surtout l'agrandissement du chenal en amont de la station No. 146, de manière à porter sa largeur moyenne à 150 pieds et sa profondeur à quatre pieds et un cinquième plus bas que les seuils de l'écluse de prise d'eau actuelle à Lachine; la construction d'un siphon renversé sous le canal; la construction de jetées et de culées pour un pont-tournant à la côte St. Paul; la construction d'une nouvelle écluse d'ascension en ce dernier endroit; la démolition et la reconstruction du sommet de l'écluse actuelle sur une hauteur de 13 pieds; la consolidation de la partie inférieure du mur nord; l'agrandissement du canal en aval de l'écluse de manière à porter sa largeur moyenne à 200 pieds, etc., etc.

L'excavation fut commencée le 13 juin, au nord du canal actuel près de l'extrémité inférieure de la section No. 6. Les entrepreneurs emploient un grand nombre d'hommes et de chevaux, et semblent déterminer à pousser les travaux avec toute la célérité possible.

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

H. R. JOSLIN,

*Sous-ingénieur local.*

J. G. SIPPPELL, ECI.,

Ingénieur contrôleur, Montréal.

## AGRANDISSEMENT DU CANAL LACHINE.

### DIVISION LACHINE.

LACHINE, 1er juillet 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport sur les travaux dont j'ai la surveillance, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876. Ces travaux comprennent les sections 8, 9, 10 et 11 de l'agrandissement du canal Lachine.

Antérieurement à mon entrée en fonctions en février dernier, la localisation des sections 9 et 10 avait été en partie faite par M. Joslin, et une petite partie des travaux profilée.

Les travaux commencèrent sur ces deux sections le 3 février, et l'on fit quelque peu d'excavation dans le cours du mois, sans avancer guère cependant, car le nombre d'hommes employés n'était pas grand et les difficultés dues à la rigueur de la saison étaient considérables. En mars et jusque vers la fin d'avril, les progrès ne furent pas grands, bien que le nombre d'hommes employés fût considérablement augmenté. Le travail était impossible sans avoir recours à la poudre à mine dont les effets ne pouvaient même être appréciables que si elle était employée en grandes quantités. Dans les deux sections, l'excavation consiste principalement à enlever des dépôts de pierres entassées en ces endroits dans la construction de la levée. En avril le froid cessa d'être un obstacle aux travaux. Vers le 15 on cessa de miner dans la section 9. Vers le même temps les entrepreneurs de la section 10 témoignèrent le désir que l'expropriation du terrain se fit aussitôt afin de leur permettre de construire un tramway sur leur section.

En avril nous avons pu faire avancer considérablement les travaux d'ingénieurs sur le terrain, ainsi que le tracé et les profils.

Les entrepreneurs ont poussé leurs travaux avec vigueur pendant le mois de mai. Dans la section 10, cependant, beaucoup de délai a résulté de ce que les tranchées se sont emplies d'eau, provenant un peu des pluies, mais surtout des fuites d'eau du fleuve dont le niveau à l'époque de son plus fort gonflement (18 mai) s'est élevé jusqu'à moins de trois pouces du sommet du mur de l'écluse de garde à Lachine, en menaçant d'inonder tout. Cette crue des eaux a été la plus considérable dont on ait encore eu connaissance. Les entrepreneurs n'avaient pas alors de pompes.

Pendant ce mois on a complété la localisation des lignes de base de la section 8 du côté nord.

En juin les entrepreneurs de la section 9 ont réduit leur nombre de mains, après avoir presque complété l'excavation possible avant la mise à sec du canal. Ils ont aussi déblayé quelque peu du côté sud au-dessus du niveau de l'eau, mais comme on ne leur permet pas d'employer la mine, ils trouvent ces travaux lents et dispendieux et se proposent de ne pas continuer ce déblayage. Ils s'occupent maintenant aux préparatifs du forage et se procurent des grues et autres instruments pour les travaux de l'hiver.

Sur la section 10, les travaux ont été lents durant le mois. Dans une partie de cette section les tranchées sont faites jusqu'au roc. Ce roc est couvert d'une matière propre à faire de l'excellent pisé, et les déblais ont été gardés pour servir ultérieurement.

Sur la section 11, les travaux ont commencé en juin. Le bois pour le coffrage est rendu sur les lieux. On attend des dragueurs pour préparer l'assiette des caissons formant la digue.

La section 8 a été localisée.

Les entrepreneurs de la section 9 méritent des compliments pour l'énergie avec laquelle ils ont poussé les travaux pendant les mois de l'hiver.

Sur la section 10, le progrès des travaux a été arrêté par les retards apportés à l'expropriation, les entrepreneurs n'ayant pu à défaut de cette expropriation construire le tramway dont ils avaient besoin. Le halage est long et en certains temps l'état du chemin était tel, surtout sur le terrassement, que les travaux ont dû être suspendus. D'un autre côté je ne vois pas que les contracteurs de cette section aient fait aucuns préparatifs pour la construction d'un tramway et se soient encore procuré des pompes.

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

H. H. KILLALY,  
*Sous-ingénieur local.*

J. G. SIPPELL, écr.,  
Ingénieur-contrôleur,  
Montréal.

### TRAVAUX DE STE. ANNE.

STE. ANNE, 30 juin 1876.

MONSIEUR,—Somme toute, l'année dernière a été une année favorable à l'avancement de ces travaux; le temps a généralement été beau. Une nouvelle pompe avait remplacé celle qui avait été brisée l'hiver précédent, et dès le commencement tout était dans un état propre à favoriser un progrès rapide dans les travaux; néanmoins ceux-ci n'ont pas avancé avec la rapidité à laquelle on s'attendait, et cela pour plusieurs raisons dont la principale est la fréquente insuffisance du nombre des manœuvres. Les gages étaient partout peu élevés, mais, non satisfaits d'une piastre par jour offerte par les entrepreneurs, les hommes demandaient \$1.25 et dans des moments critiques plusieurs se mettaient en grève. Néanmoins l'ouvrage eût tout de même pu être terminé si l'on eût employé un perforateur à vapeur. A la fin de la saison il en arriva un qui fut employé avec un très grand succès pendant les deux dernières semaines.

Les couches supérieures du roc s'étaient creusées facilement à la main, et l'entrepreneur avait cru qu'il en serait ainsi de toute l'excavation à faire; les difficultés croissantes et la lenteur du ferrage à la main le détrompèrent enfin, mais pas à temps pour empêcher le résultat total des travaux d'être comparativement peu considérable. M. Becker, l'entrepreneur, est maintenant convaincu de l'économie que valent ces machines, et il en emploiera deux au commencement de la saison prochaine et peut-être une troisième par la suite.

Les travaux d'excavation commencèrent le 6 juillet et continuèrent jusqu'au 17 novembre, époque où les glaces flottantes vinrent y mettre fin. Le suintement des batardeaux n'a pas été considérable. Les seules fuites d'eau qu'il y ait eu ont eu lieu dans la première partie d'octobre; elles étaient dues à nos vieux ennemis les rats musqués. La grosse pompe de 15 pouces, endommagée l'année dernière, a été retirée et réparée; les auges étaient brisés et le fond du tambour complètement disparu. On ne l'a pas encore fait fonctionner autrement qu'à l'essai; car la petite pompe de six pouces a été trouvée suffisante pour maintenir le fond libre, bien que l'étendue mise à sec fût de 120 pieds de large sur 600 pieds de long. Les travaux du fond furent commencés avec 7 voitures; leur nombre fut élevé à 9 au commencement d'août, et à 13 ou 14 à l'ouverture de la section No. 2 le 25 août, réduit à 9 dans la dernière semaine de septembre et de nouveau augmenté à 11 le 1er octobre; il n'a pas changé le reste de la saison. La moyenne de quatre hommes par voiture représente le nombre de mains employées à ces travaux, y compris celles occupées au service de la pierre et à la construction de la levée, mais non les manœuvres employés dans les glaisières sur les chalands, ou ceux occupés à corroyer la glaise.

Il y a peu à dire au sujet du coffrage et de la superstructure. Le progrès de ces travaux n'a été interrompu que lorsque les hommes qui y étaient engagés ont dû aller remplacer les manœuvres en grève; ceci est cependant arrivé rarement et l'ouvrage a toujours été maintenu dans un état plus avancé que le reste.

La navigation se ferma de bonne heure, et il n'y avait pas une semaine que les travaux d'excavation avaient cessé lorsque le fleuve se couvrit d'un pont de glace. Mais bien que l'hiver fût arrivé plus tôt que d'ordinaire, les nombreux dégels et les fréquentes neiges qui tombèrent causèrent une grande irrégularité dans l'épaisseur de la glace ; en certains endroits des voitures défoncèrent la glace au milieu de l'hiver tandis qu'en d'autres endroits le pont avait au-delà de trois pieds d'épaisseur. Entre les jetées, la glace avait quatre pieds d'épaisseur, et à la crue des eaux du printemps, les parties non terminées de ces jetées furent soulevées par la glace qui menaça de causer de grands dégâts, mais ces dommages furent être en grande partie prévenus. Pendant l'hiver le caisson formant l'aile d'entrée à l'extrémité supérieure de la jetée de l'ouest, ainsi qu'un des caissons de l'aile supérieure de la jetée de l'est, ont été construits et mis en place ; c'est tout ce que son état dangereux permit de faire. De fait le dernier caisson n'était pas fini lorsque la glace se brisa alentour, et ce ne fut que quelques jours après qu'elle se raffermît. Les sondages nécessaires pour déterminer avec précision la quantité de dragage à faire ont été complétés pendant l'hiver.

L'eau commença à monter au commencement d'avril, et le 15, les extrémités supérieures des jetées furent soulevées et penchées. On prit des mesures pour les retenir avec des chaînes, mais inutilement : la dislocation s'étant faite au-dessous du niveau du remplissage en pierres. Un plongeur est actuellement employé à l'extraction de la pierre, et à mesure que l'eau baisse le coffrage reprend sa place.

Le 1er mai, la glace du lac emporta l'extrémité supérieure de la jetée de l'est qui n'était pas terminée, et le 5, un train de bois que conduisait un remorqueur, vint frapper l'extrémité de la jetée de l'ouest, la déplaça un peu de côté, et en brisa les assises supérieures. L'eau monta avec persistance et le 1er mai elle était de niveau avec le sommet du chaperon des murs d'écluse. Le 16, elle atteignait son plus haut niveau, à 18 pouces plus haut ; elle était à 15 pieds 10 pouces du seuil inférieur et à 18 pieds et 2 pouces du seuil supérieur. c'est-à-dire à trois pieds plus haut que le plus haut niveau atteint l'année dernière. Cette crue des eaux est réputée sans exemple. S'il avait été imaginé que jamais l'eau atteindrait un tel niveau, il est probable que les murs d'écluse auraient été construits plus haut. Il serait donc à propos de construire les murs de la nouvelle écluse deux pieds plus haut que le couronnement de l'écluse actuelle. Les deux extrémités du village ont été inondées, les trottoirs enlevés et le commerce interrompu sur la rue du bord de l'eau ; la partie supérieure de la grande jetée en bas de l'écluse a été brisée sur toute sa longueur. Depuis cette époque l'eau n'a pas baissé plus rapidement que d'ordinaire, et elle est encore à l'heure qu'il est trois pieds plus haute qu'elle n'était le 30 juin 1875 ; nous devons en conséquence nous attendre que les travaux d'excavation commenceront plus tard, et il faudra compter sur l'excellence de l'outillage et le nombre des mains à l'œuvre pour réparer le temps perdu. Il faut que l'eau baisse encore de 18 pouces avant que l'on puisse commencer à employer les pompes.

Il ne reste plus qu'à bâtir trois ou quatre caissons des ailes ; à construire la superstructure d'environ 1,000 pieds de longueur sur 5 ou 6 de hauteur, avec le revêtement ; et à faire la levée de la troisième et dernière section.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEORGE HENSHAW,

*Sous-ingénieur local.*

JOHN G. SIPPELL, écr.,  
Ingénieur-contrôleur.

## BARRAGE ET GLISSOIRES DU CANAL CARILLON.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,  
CARILLON, juillet 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport comme suit sur les progrès des travaux de MM. R. P. Cook et Cie, entrepreneurs du barrage et de la glissoire du canal Carillon, pendant l'année expirée le 30 juin 1876.

En sus du bois livré à la fin de l'année précédente, 106,000 pieds cubes de bois ont été apportés sur les lieux entre le 1er juillet et le 1er novembre, ainsi qu'environ 1,350 barils de ciment hydraulique et une quantité de pierre de remplage et de fer.

## CANAL ET ECLUSES.

Les travaux commencèrent de bonne heure en juillet et continuèrent jusqu'à ce que le froid y mit fin.

C'est vers la fin de juillet que fut mise à sec la tranchée de l'écluse supérieure et que furent commencés les travaux d'excavation. La plus grande partie des pilotis des murs d'enclave avait été faite l'année précédente, le reste a été terminé, les madriers et le béton posés, les seuils et les coulisses mis en place, et le roc de l'intérieur du sas de l'écluse nivelé de manière à recevoir la maçonnerie.

On construisit ensuite les échafauds pour porter les grues employées à la pose des pierres, mais la saison était si avancée quand ils furent terminés que la maçonnerie ne put être commencée cette année.

Au canal, on continua aussi tard que possible à faire l'excavation du roc, à travailler au mur de soutènement en moellons, au mur en pisé, à la levée et au coffrage qui en forme la base. 934 pieds de ce coffrage ont été construits. C'est avec difficulté qu'on a pu déblayer l'emplacement du mur de soutènement de manière à avoir de bonnes fondations.

Tous ces travaux ont été bien exécutés.

Il n'a pas été extrait de pierre pour ces écluses durant l'année, mais à la fin du mois dernier on a ouvert dans l'île Bizard une carrière d'où l'on tirera la pierre pour ces travaux. Environ 160 verges cubes de pierre, qui restaient de la carrière de Ross, ont été transportées sur les lieux pendant l'hiver, et une partie taillée en pierre de parement.

Au printemps le coffrage servant de protection à l'extrémité supérieure du canal a dû être exhaussé de quatre pieds pour faire face à la crue des eaux.

Rien autre chose n'a été fait avant la fin de l'année.

## DIGUE.

Vers le milieu de juillet, on commença la construction d'un pont sur le barrage incliné déjà bâti en amont de l'emplacement de la digue permanente; pendant l'hiver on travailla, mais non sans interruption, à cette construction des deux côtés du fleuve.

La partie construite du côté du nord avait à peine servi lorsqu'elle dût être enlevée à l'automne. Celle du côté du sud a servi comme moyen d'accès aux jetées de la nouvelle glissoire. La charpente de tous les caissons de fondation du barrage incliné a été construite; mais le seul progrès réel qui ait été fait, est la mise en place de deux petits caissons dans le chenal du nord, ce qui eut lieu en septembre.

À la digue proprement dite, tout ce qui a été fait a été de pousser sur une longueur de 200 pieds la construction de la superstructure traversant la glissoire. On



a en outre mis en place deux des trois caissons nécessaires pour emplir le chenal du nord ; ce qui ne fut fait que tard dans l'automne. On a préparé sur le rivage les pièces de deux autres caissons et d'une vanne, mais elles n'ont pas été assemblées et mises en place. Depuis lors, l'hiver et ensuite l'abondance des eaux n'ont pas permis de reprendre les travaux.

#### GLISSOIRE.

Un pont temporaire suffisamment élevé pour permettre aux radeaux de passer en dessous, a été construit sur la vieille glissoire, pour le passage des matériaux nécessaires aux nouveaux travaux. La construction des jetées de la nouvelle glissoire interrompue dans le courant du mois d'avril précédent a été reprise vers le milieu d'août et continué jusqu'au 24 décembre. A cette date les fondations de la jetée du sud avaient été posées à l'exception de 50 pieds à l'extrémité inférieure, et celles de la jetée du nord à l'exception de 320 pieds aussi à l'extrémité inférieure, les deux jetées s'élevaient au-dessus du niveau de l'eau. Les travaux de construction de ces jetées furent repris de bonne heure en mars et poussés avec vigueur jusqu'au milieu d'avril, époque où ils furent interrompus par le dégel de la glace et la crue des eaux. La saison de printemps avait été autant que possible mise à profit, et l'ouvrage fait était bien fait. Les jetées ont été remplies en plus grande partie avec des cailloux. Les hautes eaux ont depuis empêché les travaux.

Il y a à la disposition de l'entreprise une grande quantité de matériaux tels que bois en grume, madriers, pierre et fer, ainsi que des machines à vapeur, des pompes, des grues, des chalands, etc.

L'automne dernier, lorsque l'eau eut assez baissé pour permettre d'examiner les ouvrages permanents de la glissoire et les fondations de la digue proprement dite, l'on constata que l'hiver précédent ne leur avait fait subir aucune avarie notable, mais qu'ils avaient été légèrement endommagés par le passage du bois en juillet. L'eau est encore trop haute pour permettre de constater si cette année les glaces ont causé aucuns dommages aux constructions, mais comme l'eau a été comparativement haute, il est probable que rien n'a été endommagé.

Dans le mois de mai, l'eau s'éleva à une hauteur inconnue jusqu'alors, et emporta une partie de la levée qui n'était pas terminée ; malgré les précautions prises par les entrepreneurs, une partie de leurs bois en grume mis en estacades en amont des rapides de Carillon, a été emportée. Ils perdirent aussi un tas de sable destiné au mur de soutènement.

Bien que la saison de 1875 ne fût pas aussi favorable que celle de 1874 et quelques autres saisons précédentes, je suis d'avis qu'on aurait pu pousser davantage les travaux dans le lit du fleuve.

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

ANDREW BELL,  
*Sous-ingénieur local.*

JOHN G. SIPPELL, Ecr.,  
Ingénieur-contrôleur.

#### AGRANDISSEMENT DU CANAL DE GRENVILLE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,  
Juillet 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport des progrès des travaux faits à ce canal pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876, entrepris par James Goodwin.

Ces travaux exécutés consistent presque exclusivement en excavation et dans la construction de murs en pierre sèche pour la protection des levées.

## SECTION No. 1.

Comprenant l'espace entre l'entrée du canal à Grenville jusqu'à l'écluse No. 10.

En amont de l'écluse de prise d'eau rien n'a été fait. En aval, sur cette section, trois bassins de rencontre de 80 pieds de largeur au fond et environ 600 pieds de longueur ont été creusés ; le premier au pied de l'écluse de prise d'eau, le second au premier coude un demi-mille plus bas, et le troisième au coude de la tranchée profonde à environ un mille de la même écluse. Ces trois bassins, avec celui déjà creusé à la tête de l'écluse No. 10, complètent la série de bassins projetés de la section No. 1. Les emplacements de ces bassins ont été choisis de manière à couper en courbes les angles des coudes et rendre plus praticables les détours du canal. Les levées étant de 20 à 30 pieds de hauteur, ces travaux nécessitaient une grande somme d'excavation. Le déblaiement de la partie au-dessus du niveau de l'eau du canal a été fait l'été dernier sans nuire à la navigation.

En outre de l'excavation de ces bassins on a aussi beaucoup fait pour donner à cette section du canal les dimensions projetées. On s'attendait que les travaux de cette section, en aval de l'écluse de prise d'eau, seraient terminés cette année, mais le temps peu favorable qu'il a fait à la fin de l'hiver a trompé nos espérances, et l'approfondissement et l'élargissement du canal ne seront terminés qu'après un mois de travail avec 300 hommes à l'œuvre.

## SECTION No. 2

Comprenant l'espace depuis l'écluse No. 10 jusqu'à l'écluse No. 9 à Stonefield.

On a creusé un bassin de rencontre en aval du moulin de Dewar, à un mille en aval de l'écluse No. 10, en adoucissant une courbe du canal. Les levées étant peu élevées en cet endroit l'excavation nécessaire a été comparativement peu considérable. Un second bassin a été presque terminé à un demi-mille en amont de l'écluse No. 9. Ce bassin a été creusé jusqu'à une profondeur d'environ quatre pieds au-dessous du niveau de l'eau dans le canal ; la plus grande partie de ces travaux ont été faits pendant l'été.

Le long de ces deux bassins l'on a construit de solides murs de cailloux en maçonnerie à sec pour affermir les chemins de halage.

Il est probable que l'on aura à construire de nouveaux bassins dans cette section, mais rien n'a encore été décidé à ce sujet.

Comme tout le canal pourrait bien dans l'avenir être élargi de manière à compter 80 pieds de fond on a construit ces bassins et ceux de la section No. 21 de manière à les faire correspondre avec cet agrandissement probable du canal.

L'approfondissement et l'élargissement du lit du canal à cette section, a été fait depuis l'écluse No. 10 jusqu'à 900 pieds en aval du moulin de Dewar, soit sur une longueur de 6,500 pieds. Ces travaux ne sont cependant pas complétés, la levée n'ayant pas encore l'inclinaison suffisante, et la profondeur et la largeur voulues n'ayant pas été atteintes sur une longueur de 600 pieds en aval de l'écluse No. 10. La navigation s'est ouverte au printemps avant que l'ouvrage fut terminé.

En outre, on a creusé certains endroits de cette section où les barges et les bateaux à vapeur touchaient fond.

Un pont temporaire avec culées en pierre à sec a été construit pour le chemin de halage sur le ruisseau du moulin de Dewar.

Un nouveau déversoir de décharge reste à construire à l'extrémité inférieure de cette section. Il faudra aussi un canal d'alimentation vis-à-vis le ruisseau du moulin de Dewar.

## SECTION No. 3.

*Comprenant l'espace depuis l'écluse No. 9 jusqu'à l'écluse No. 8.*

Rien n'a été fait sur cette section cette année. Telle qu'elle est, le bief a les dimensions voulues jusqu'à 400 pieds en aval de l'écluse No. 9.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

E. H. PARENT,  
*Sous-ingénieur local.*

JOHN G. SIPPPELL, Ecr.,  
Ingénieur-contrôleur.

---

 TRAVAUX AU RAPIDE DE L'ISLET.
 

---

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,

CHICHESTER, 30 juin 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport sur les progrès des travaux au rapide de l'Islet, canal de la Culbute, pendant les douze derniers mois.

Deux écluses accolées d'une longueur totale de 503 pieds ont été terminées, à l'exception de leur revêtement du sommet.

L'écluse inférieure No. 7 est de 265 pieds de longueur ; ses murs ont 21 pieds et 10 pouces de hauteur ; sa largeur est de 15 pieds.

L'écluse supérieure No. 2 est de 243 pieds de longueur ; ses murs ont 24 pieds de hauteur ; sa largeur est la même que la précédente.

Les parements intérieurs et les radiers, le mur de chute et les enclavements des deux écluses sont couverts d'un rang de madriers de trois pouces et d'un rang de madriers de deux pouces en pin.

L'écluse No. 1 a un busc et un mur de chute. L'écluse No. 2 a deux buses et un mur de chute.

L'eau a été lâchée dans l'écluse No. 1 le 17 novembre 1875.

Du côté sud de l'entrée inférieure une jetée de mouillage de 202 pieds de longueur, de 30 pieds de largeur et haute de 22 à 34 pieds a été terminée à l'exception d'environ 70 pièces de revêtement.

Du côté nord, une jetée de 142 pieds de long sur 22 de haut et 25 de large, n'a plus qu'à être planchée pour être terminée.

Il y a deux jetées à l'entrée supérieure, chacune longue de 138 pieds, haute de 20 à 24 pieds et large de 25, avec enclavement pour une porte à guillotine. Les deux jetées sont encore à couvrir en madriers ; ces jetées sont construites comme prolongations des murs d'écluses, mais sont indépendantes de ces murs ; elles ne sont pas liées aux écluses.

La digue de l'Islet, qui a 223 pieds de longueur, 18 pieds de largeur et de 20 à 24 pieds de hauteur, n'a plus qu'à être couverte pour être terminée.

Le mur en aile conduisant à la tête de l'écluse supérieure du côté du nord, a 8 pieds de long, 16 de haut à l'extrémité supérieure, et 24 à l'extrémité inférieure, et 18 pieds de large. Ce mur n'est pas encore couvert en madriers.

Ces deux ouvrages forment la tête des écluses.

Trois caissons ayant une longueur totale de 90 pieds, une largeur de 43 pieds, et un maximum de profondeur de 11 pieds, ont été placés dans le chenal principal pour servir de base au barrage plat.

Environ 70 pieds de longrines rivées au roc ont été posées sous les eaux pour continuer les fondations.

Toutes ces constructions ont été rivées au roc lorsqu'il a été nécessaire, et chargées de pierre ; l'avant et l'arrière du barrage de l'Islet, le mur d'aile et le derrière des murs d'écluses des deux côtés des écluses, ont été appuyés de solides terrassements.

Une paire de portes de 20 pieds et 10 pouces de hauteur a été placée à l'écluse inférieure, et une autre paire de 23 pieds de hauteur a été posée à l'écluse supérieure. La troisième paire est en voie de construction.

Une porte à guillotine, de 48 pieds 6 pouces de longueur et de 15 pieds de hauteur, a été posée dans l'enclavement en dehors du mur de chute supérieur. Ces portes ne sont pas encore complètement garnies.

Cette année a été marquée par la plus forte crue des eaux qui se soit encore vue sur l'Ottawa. Le niveau d'eau s'est élevé jusqu'à 20 pieds et 10 $\frac{1}{2}$  pouces au-dessus du seuil inférieur, le 17 mai dernier. Le 18 mai 1875, il en était à 15 pieds 10 pouces ; tel est le niveau moyen des hautes eaux. Le niveau absolu a été de 15 pieds plus haut que le plus haut niveau déjà atteint dans les biefs inférieurs, et de 3 pieds 10

pouces au-dessus du plus haut niveau constaté dans les lacs supérieurs. A l'heure qu'il est l'eau est à 13-21 pieds au-dessus du seuil.

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

G. H. PERRY,  
*Sous-ingénieur local.*

J. G. SIPPELL, écr.,  
Ingénieur-contrôleur.

CHICHESTER, 9 septembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre la lettre ci-incluse relativement aux travaux sur le canal de la Culbute, vu que les renseignements qu'elle contient sont importants.

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

G. H. PERRY.

J. G. SIPPELL, écr.,  
Ingénieur-contrôleur.

TÉMISCAMINGUE, 16 août 1876.

CHER MONSIEUR,—Vous me demandez: 1o. "Les eaux de l'Ottawa ont-elles jamais atteint, d'après les annales, une hauteur aussi considérable que cette année et quand?" Quelques-uns des plus vieux habitants du lieu disent qu'il y a environ cinquante ans la crue des eaux a été tout aussi considérable. Je me souviens moi-même qu'en 1849 le niveau d'eau n'était pas loin d'être aussi élevé.

"2o. A quoi doit-on attribuer cette crue extraordinaire?" Certaines personnes l'attribuent à ce que la fonte des neiges et le passage des eaux du nord ont eu lieu simultanément; autrefois la fonte des neiges avait lieu quelque temps avant l'arrivée des eaux du nord. On a remarqué que les eaux ont commencé à baisser plus tôt et qu'elles ont baissé plus rapidement cette année dans les hautes terres.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
Tout à vous,

C. RANKIN.

G. H. PERRY, Ecr.

## ANNEXE No. 5.

## CANAL CORNWALL.

CORNWALL, 3 juillet 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport sur le canal de Cornwall, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

Le canal a été tenu en état de fonctionnement depuis le 1er de juillet 1875 jusqu'au 6 décembre suivant, jour où il fut fermé pour l'hiver. Il fut ouvert de nouveau le 1er mai 1876, et a été tenu en état de fonctionnement jusqu'à la fin de l'année fiscale.

A peu près les seules réparations qui aient été faites l'ont été aux portes d'écluses, aux canaux d'alimentation ; on a reconstruit les portes inférieures de l'écluse de garde, construit cinq passerelles, posé sept genoux neufs, de nouvelles coulisses dans l'enclavement inférieur des écluses Nos. 15 et 16, relevé les talus, ouvert les fosses, et placé de nouvelles portes inférieures à l'écluse No. 17.

Le canal fut fermé le 6 décembre 1875 et ouvert à la navigation le 1er mai 1876.

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

D A. McDONELL,  
*Surintendant.*

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,  
Au ministère des Travaux Publics,  
Ottawa.

## ANNEXE No. 5.

## CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

MORRISBURGH, 11 août 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur les canaux de Williamsburg pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

*Canal de la Pointe Terran.*

On a réparé les portes d'écluse en renouvelant les rouleaux, les ventelles, les balanciers, les passerelles, en y mettant deux genoux neufs, avec de nouveaux poteaux et entretoises. On les a munies de quatre chaînes neuves et deux nouveaux treuils.

Ces réparations ont été faites sans que la navigation du canal ait été interrompue.

La jetée de la tête, détruite par le feu en 1874, a été reconstruite l'hiver dernier. On a quelque peu protégé les levées avec de la pierre; il faudra continuer. La jetée du pied a besoin de réparations.

*Canal du Rapide Plat.*

Depuis que la jetée du pied du canal a été terminée, on a protégé les levées avec de la pierre, et réparé quelque peu les écluses et les portes. Il faut des poteaux d'amarrage du côté nord de l'écluse No. 23, et la jetée de la tête demande des réparations.

*Canal des Iroquois et des Galops.*

Des réparations temporaires ont été faites aux portes d'écluses cet été. Les portes supérieures de l'écluse No. 25 des Iroquois, et les portes inférieures de l'écluse No. 26 de Edwardsburg, ont été enlevées et reconstruites durant l'hiver. Elles sont maintenant en bon état. Les portes supérieures de l'écluse No. 27 aux Galops devaient être remplacées cet hiver.

On s'était procuré le bois et la pierre nécessaires pour reconstruire la partie de la jetée à la tête des Galops qui avaient été emportée, mais le haut niveau de l'eau a empêché cet ouvrage de se faire. La plus grande partie du bois a été employée à la construction des jetées nécessaires pour la construction du halage, et pourra être remplacée l'hiver prochain. Les estacades et les levées ont été tenus en bon état. Le quai des Iroquois a besoin de réparations.

Les hautes eaux de cette année nécessitent de plus grands travaux que de coutume pour la protection des levées.

Les canaux ont été ouverts à la navigation sans interruption depuis le 1er mai jusqu'au 2 décembre 1875. Ils furent de nouveau ouverts le 1er mai 1876 et sont restés ainsi depuis sans interruption.

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

A. G. MACDONELL,  
*Surintendant.*

F. BRAUN, écr., secrétaire,  
Au Ministère des Travaux Publics,  
Ottawa.

## ANNEXE No. 6.

## CANAL WELLAND.

BUREAU DU SURINTENDANT.

STE. CATHERINE, 18 juillet 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur le canal Welland pour l'année expirée le 30 juin 1876.

Le canal fut fermé le 15 décembre 1875, et ouvert le 17 avril 1876.

Deux accidents arrivés pendant l'année ont interrompu la navigation du canal pendant un court espace de temps. Le premier eut lieu le 4 septembre 1875 ; les portes de l'écluse No. 26 furent emportées par le steamer à hélice le *Maine*.

Des portes neuves furent mises en place le lundi suivant, 48 heures après l'accident.

Le second eut lieu le 19 juin 1876. La goëlette *Reindeer* engagea sa fausse quille dans le radier de l'écluse No. 21, arrêtant la navigation pendant près de 24 heures. Rien n'a été endommagé.

L'approvisionnement d'eau a été plus considérable cette année que les deux années précédentes. A l'heure qu'il est le niveau d'eau est 24 pouces plus haut qu'il ne fut en 1842 dans le bassin de Dunnville. Grâce à cette abondance d'eau, les moulins du canal d'alimentation et du bief de partage pourront fonctionner cette plus tard que de coutume.

Le trafic par la voie du canal n'a pas été considérable. Jusqu'au 30 juin cette année il y a néanmoins augmentation sur le trafic de l'année précédente à pareille époque. Le nombre des éclusages de toute nature est de 250 de plus considérable qu'en 1875.

Je joins à mon rapport un tableau indiquant le maximum et le minimum de la hauteur d'eau sur les seuils aux écluses du Port Colborne et du Port Dalhousie, à chaque mois de l'année ; ainsi qu'un tableau comparatif indiquant la hauteur moyenne de l'eau pendant les mois de juin 1875 et 1876 ; ces données indiquent que dans le mois de juin de cette année l'eau a été de 2 pieds et 7 pouces au Port Dalhousie et de 1 pied et 8 pouces au Port Colborne de plus haut que dans le mois correspondant en 1875.

J'ai perçu des propriétaires de vaisseaux en contravention avec les règlements des amendes et des dommages au montant de \$2,302.67 que j'ai déposées à la Banque Impériale du Canada au crédit du ministre du Revenu de l'Intérieur. Je joins à mon rapport un état de ces perceptions.

Les nouveaux travaux et les réparations de l'année sont comme suit :

## DIVISION NO. 1.

Le massif de la jetée de l'ouest au Port Dalhousie, qui a 900 pieds de long, a été solidifié au moyen de pilotis ; un autre pilotis de 309 pieds a été construit pour empêcher le sable d'être emporté dans le havre.

*Ecluse No. 1.*

On a construit une nouvelle porte à l'écluse, ajouté une cuisine double à la maison de l'éclusier, arrangé la vieille maison de l'éclusier, de manière qu'elle serve de remise, bâti deux cabinets d'aisance et une clôture autour du lopin de terre occupé par l'éclusier. On a employé 286 pièces de bois de 5" x 8" x 12 pieds, et 1,200 boulons, dans les réparations faites aux flottes et au pont flottant conduisant au bassin de radoub de Muir.

*Ecluse No. 2.*

Nouvelle maison de garde pour le pont. L'avenue du pont de l'ancien canal et du pont tournant, couverte de nouveau; cuisine de la maison de l'éclusier réparée.

*Ecluse No. 4.*

Nouvelle porte posée, avenue du pont tournant et flottes réparées.

*Ecluse No. 5.*

Mur en pierre sèche, sur le côté du chemin de halage, prolongé et fortifié.

*Ecluse No. 6.*

Une nouvelle porte posée.

*Ecluse No. 7.*

Bureau monté pour le chantier des portes.

*Ecluse No. 10.*

Une nouvelle porte posée.

*Ecluse No. 11.*

Pont sur le déversoir, et nouveau treillis dans le canal d'écluse.

*Ecluse No. 14.*

Une nouvelle porte posée.

*Ecluse No. 15.*

Nouvelle clôture sur le devant de deux lots; chambre de la maison de l'éclusier terminée.

*Ecluse No. 17.*

Deux nouvelles portes posées. Devant du lot clôturé. Nouvelle glissoire de 330 pieds de longueur, conduisant à l'aqueduc. Chaland réparé dans le bassin de radoub. Six nouvelles portes construites dans le chantier des portes, comme réserve, à Allandburg et Port Robinson, et deux portes maintenant dans le chantier, terminées.

Quarante brouettes neuves faites, et roues posées à 24 vieilles. Tous les blocs réparés, et câbles neufs pour le chaland terminés. 24 nouveaux crics à lever, et 12 nouveaux tambours faits. 40 vieux crics réparés. 20 charges de chaland de pierre distribuées entre les écluses 1 et 19, pour réparer les berges, outre des réparations générales aux buses d'écluses, heurtoirs, portes, etc., etc.

## DIVISION No. 2.

*Ecluse No. 20.*

Nouvel ancrage pour les portes inférieures.

*Ecluse No. 23.*

Mur d'appui construit en arrière des maisons d'éclusiers, cuisine lambrissée, bâtiment principal réparé. Déversoir réparé, charpente de côté du chemin de halage réparé.

*Ecluse de prise d'eau.*

Nouveau busc posé; 420 pieds de flottes à la tranchée dans le roc, au-dessus de l'écluse, construits et posés.



*Allanburg.*

Nouveau pont tournant; avenues et défenses construites, ainsi qu'un nouveau réservoir de décharge au biez du lac Erié. Deux signaux posés, et de grandes réparations faites aux maisons des éclusiers, dont l'une était devenue inhabitable. De nouvelles cuisines y ont été faites, et les caves ont été cimentées et égouttées. Quatre nouvelles portes posées, les anciennes ayant été emportées par le propulseur *Maine*; les deux caissons de pavillons ont été réparés et élevés.

*Port Robinson.*

Construit un nouveau pont tournant, sur la tranchée. L'ancien pont enlevé jusqu'à la culée en pierre et réparé.

*Welland.*

Nouveau heurtoir flottant posé en avant du pont tournant. Pont fixe à travers<sup>9</sup> l'ancien canal replanchéié et réparé.

Les berges dans cette division sont bien entretenues; certaines parties en sont revêtues de pierre; les biez sont nettoyés au printemps, et les portes d'écluses, seuils, etc., sont généralement réparés.

*Division de Port Colborne.*

La jetée occidentale de Port Colborne a subi quelques légères réparations, la maison du percepteur et les buses des écluses ont aussi été réparés, ainsi que les flottés. Le pont de pierre a reçu de nouvelles poutrelles, un garde-corps et des poutres de traverse, ainsi que des réparations générales. Il a été construit un nouveau bateau passeur. Une bouée en bois a été construite et placée en face de l'embouchure du havre, sur la Pointe de Roche; le fossé de derrière a été nettoyé, les côtés revêtus de pierre, les berges réparées, etc., etc.

*Division de Dunnville à la jonction du canal d'alimentation.*

Il a été construit une nouvelle maison et une cabane pour l'éclusier, le réservoir de décharge et l'écluse ont été réparés, le chenal en amont de l'écluse a été approfondi, les souterrains sur l'alimentateur ont été nettoyés, et il a été réparé six milles de levées sur le côté sud.

*Stromness.*

Les berges et les avenues du pont ont été empierrées.

*Port Maitland.*

Deux nouvelles paires de portes ont été posées et l'écluse nettoyée. Le contrat avec Stephen Haney pour la reconstruction de la jetée occidentale a été terminé.

*Dunnville.*

Tiges des soupapes du déversoir réparées; pont de la crique **Sulphur**, 207 pieds de long, replanchéié, nouvelle jetée sous l'extrémité est, 30 x 20 x 8 **pieds**, construite; berge en amont du troisième déversoir recouverte en pierre. 189½ cordes de pierre posées en bas de la digue pour empêcher l'affouillement et renforcer la fondation. Réparations générales aux berges.

La brèche faite en amont de l'ancien déversoir pour assécher l'étang (par quelque personne inconnue) a été promptement réparée. Je puis ajouter que bien que la digue de Mount Healy eût été emportée en 1875, et n'eût pas été reconstruite, ce qui nous a privé d'une réserve de 30,000,000 pieds cubes d'eau, l'eau a été de 8 pouces moins basse qu'à l'ordinaire durant la dernière saison, ce qui est dû en grande partie à la vigilance et à la bonne administration de ceux qui avaient soin des travaux.

Les ouvrages sont généralement tenus en bon état de réparation. La superstructure de la jetée occidentale à Port Maitland aura bientôt besoin d'être reconstruite, car elle tombe en ruines et peut être emportée par une forte tempête.

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

E. V. BODWELL,  
*Surintendant.*

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

### CANAL WELLAND.

ETAT du montant des amendes et dommages perçus durant l'année fiscale, expirée le 30 juin 1876.

Noms des navires.	Amendes.	Dommages.	Total.
Propulseur "Standley".....	20 00		
" " "Columbia".....	20 00		
Remorqueur "Nasmith".....	20 00		
Chaloupe douanière "Ada".....	20 00		
Goëlette (inconnue).....		17 00	
" " "C. B. Windotte".....	10 00		
" " "British Lion".....		25 00	
Propulseur "St. Albans".....	20 00		
Barge "Van Allen".....		16 31	
Remorqueur "Mary".....	10 00		
Goëlette "T. R. Merritt".....	10 00		
Barge "India".....		18 45	
Goëlette "Bessie Barwick".....		10 35	
Propulseur "Ocean".....		20 00	
Barge "Lisgar".....		48 45	
Propulseur "Maine".....		1900 00	
" " "Ocean".....		43 61	
Goëlette "Guiding Star".....		15 50	
Propulseur "Argyle".....		18 00	
	130 00	2132 67	2262 67

## CANAL WELLAND.

ETAT indiquant la hauteur de l'eau sur le buse inférieur de l'écluse No. 1, Canal Welland, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

Mois.	Buse inférieur.				Mois.	Buse inférieur.			
	Maximum.		Minimum.			Maximum.		Minimum.	
1875.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	1876.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.
Juillet .....	12	10	12	3	Janvier.....	12	1	11	4
Août.....	12	8	12	3	Février.....	13	0	12	1
Septembre.....	12	9	11	9	Mars.....	14	2	12	7
Octobre.....	12	6	11	8	Avril.....	14	8	13	4
Novembre.....	12	4	11	5	Mai.....	15	0	14	6
Décembre.....	11	10	11	2	Juin.....	15	7	14	10
	Pds.	Pcs.							
Hauteur moy. juin 1875	12	5							
" " 1876	15	0							

ETAT indiquant la hauteur de l'eau sur le buse supérieur de l'écluse No. 27, Canal Welland, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

Mois.	Buse supérieur.				Mois.	Buse supérieur.			
	Maximum.		Minimum.			Maximum.		Minimum.	
1875.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	1876.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.
Juillet.....	12	9	12	0	Janvier.....	14	10	11	10
Août.....	13	2	11	5	Février.....	14	3	12	1
Septembre.....	14	4	11	4	Mars.....	14	10	12	3
Octobre.....	16	8	11	5	Avril.....	15	8	13	3
Novembre.....	12	7	11	0	Mai.....	14	6	12	11
Décembre.....	13	3	10	10	Juin.....	14	5	13	4
	Pds.	Pcs.							
Hauteur moy. juin 1875	12	4							
" " 1876	14	0							

## ANNEXE No. 7.

## CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

STE. CATHERINE, 21 juillet 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur le canal de la Baie de Burlington, pour l'année finissant au 30 juin 1876.

Ce canal s'est fermé le 11 décembre 1875, et il a été ouvert de nouveau le 28 avril 1876.

Quelques réparations ont été faites aux jetées dans le cours de l'année. Une bonne partie du clayonnage, ainsi que le coffrage détruit par le feu, ont été renouvelés. L'extrémité nord de la jetée a été empiercée de nouveau, pour remplacer les matériaux emportés par l'eau. Quatre ou cinq rangs de la charpente du pilier du phare ont été remis à neuf, et on y a aussi ajouté de la pierre de remplissage. Il a été fait quelques réparations au chaland qui sert de passeur.

Les jetées sont en mauvais état ; en certains endroits, elles se sont tassées du côté intérieur, et il faudra bientôt y faire de fortes réparations.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

E. V. BODWELL,  
*Surintendant.*

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

## ANNEXE No. 8.

## NAVIGATION DU RIDEAU.

BUREAU DU CANAL RIDEAU,  
OTTAWA, 4 septembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur les travaux placés sous ma surveillance, pour l'année finissant au 30 juin 1876.

Les principales réparations ont été comme suit :

*Moulins de Kingston.*

Une paire de portes d'écluse neuves. La superstructure du grand pont qui traverse le coursier de décharge, sur le chemin de Kingston, a été renouvelée, le pont tournant a été replanché, et la digue a été empierrée.

*Moulin de Brewer, en bas.*

Diverses réparations aux vannes, et gravier posé dans les levées.

*Moulin de Brewer, en haut.*

Un nouveau jeu de portes.

*Digue du Poisson Blanc.*

Ce barrage, qui filtrait beaucoup, a été étanché avec de la pierre et de la terre.

*Châte de Jones.*

Le mur latéral de l'écluse a été réparé, et diverses réparations ont été faites aux vannes et cloisons.

*Davis.*

Des jetées ont été construites pour protéger le mur en aile de l'écluse contre le choc des barges. Quelques réparations ont été faites au coursier de décharge.

*Chaffey.*

Réparations au seuil de l'écluse et à l'empellement.

*Newboro'.*

Pont peinturé et avenues nivelées.

*Narrows.*

Pont tournant réparé.

*Poonamalie.*

Nouvelle paire de portes posée, vannes réparées.

*Smith's Falls (isolée.)*

Une nouvelle paire de portes posée.

*Digue du lac de l'Aigle.*

Cette digue, qui avait été en partie détruite par le feu, a été réparée à fond.

*Smith's Falls (accolées.)*

Pont tournant réparé.

*Old Stys.*

Légères réparations aux vannes et portes.

*Edmonds.*

Nouvelle paire de portes posée.

*Maitland.*

Nouvelle paire de portes.

*Merrickville.*

Bois de chêne acheté pour renouveler le pont tournant.

*Clowes.*

Digue pierrotée et légères réparations aux portes.

*Nicholson's.*

Chêne acheté pour renouveler le pont tournant.

*Rapides de Burritt.*

Réparations à l'empellement et au pont tournant.

*Beckett.*

Grand pont replanchéié.

*Ile Longue.*

Légères réparations aux vannes.

*Rapide Noir.*

Coursier de décharge réparé, et nouveau seuil posé.

*Hogsback.*

Réparations à l'empellement et au barrage plat. Bois livré pour une paire de portes.

*Hartwell.*

Bois livré pour une paire de portes

*Mutchmore.*

Pont tournant réparé.

---

---

*Ottawa.*

Diverses réparations aux vannes. Le bassin a été en partie nettoyé des dépôts apportés par l'égoût de la rue Slater, au printemps.

A l'exception de l'empellement de Hogsback, tous les ouvrages ont parfaitement résisté à la forte inondation du printemps. L'empellement de Hogsback, qui retient l'eau de la rivière Rideau, a été construit il y a quatorze ans, et il est maintenant délabré et devra être reconstruit avant le printemps.

L'achèvement de l'égoût collecteur à Ottawa a fait disparaître la nécessité de diriger le drainage dans le bassin du canal, comme on le faisait auparavant.

Le bassin devrait maintenant être nettoyé à fond, et on devrait lui donner une profondeur uniforme de six pieds. Le lit est en terre molle, et par conséquent cela n'entraînerait pas de grands frais. Ce travail serait non-seulement avantageux aux expéditeurs qui se servent du canal, mais contribuerait encore à l'assainissement de la ville.

La navigation s'est fermée le 22 novembre 1875, et s'est ouverte le 6 mai 1876.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

F. A. WISE,  
*Ingénieur et Surintendant.*

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

## ANNEXE No. 9.

## CANAL DE SAINT PIERRE.

ST. JEAN, N.-B., 11 octobre 1876.

• MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur le canal de St. Pierre pour l'année finissant au 30 juin 1876.

Le canal s'est fermé le 14 décembre 1875, et s'est ouvert le 3 mai 1876. Il est resté ouvert pendant 225 jours, ou six de plus que l'année précédente. Dans le cours de l'année, une quantité de terre et de pierre a été emportée des levées dans le lit du canal, et nous avons éprouvé quelque difficulté à faire fonctionner les portes d'écluses.

L'agrandissement de ce canal ayant été donné à l'entreprise, il a été fermé au passage des navires pendant le mois de juin.

Ci-suit un relevé du nombre et du tonnage des navires qui ont traversé le canal pendant l'année, ainsi que du montant des droits perçus.

Mois.	No. de navires allant au nord.	Tonnage.	Péages perçus.	No. de navires allant au sud.	Tonnage.	Péages perçus.
1875.			\$ cts.			\$ cts.
Juillet .....	76	2,373	65 15	52	1,973	46 07
Août.....	68	2,642	64 37	45	2,056	57 15
Septembre.....	78	2,701	80 03	50	1,900	60 10
Octobre .....	79	3,622	44 40	65	2,033	28 16
Novembre.....	68	2,215	58 14	45	1,437	32 10
Décembre.....	6	339	9 05	4	247	7 14
1876.						
Mai .....	9	293	10 20	7	286	6 15
Juin .....	10	333	8 11	5	234	5 12
	394	14,518	339 45	273	10,166	241 99

## RÉCAPITULATION.

Nombre total de navires.....	667
Tonnage total.....	24,684
Nombre de bateaux non pontés .....	186
Péages perçus.....	\$581.44

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

HENRY F. PERLEY,  
*Ingénieur.*

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



## ANNEXE No. 10.

## DISTRICT DE LA RIVIÈRE TRENT ET DE NEWCASTLE.

## GLISSOIRES, ESTACADES ET NAVIGATION.

BUREAU DU SURINTENDANT.

PETERBOROUGH, 8 octobre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur les ouvrages du district de Newcastle, pour l'année finissant au 30 juin 1876.

À partir du 1er juillet jusqu'à la clôture de la navigation, l'eau a été maintenue autant que possible à un niveau uniforme, afin de permettre aux bateaux à vapeur de remorquer des barges fortement chargées. Durant l'hiver, l'eau atteignit la hauteur à laquelle elle monte ordinairement au printemps, et elle continua de monter constamment jusqu'au 18 mai, date à laquelle elle atteignit son maximum, qui se trouva de six pouces plus haut que le niveau ordinaire du printemps. L'impétuosité avec laquelle cette eau descendit ensuite causa plus d'inquiétude que d'habitude et exigea une grande vigilance.

Je dois dire, cependant, que les employés aux différentes stations ont rempli leurs devoirs d'une manière tout à fait satisfaisante.

Les ouvrages n'ont pas éprouvé de dommages autres que l'usure ordinaire. Lorsque la navigation se ferme, il est donné instruction de lever les longrines et d'ouvrir les vannes de manière à laisser écouler l'eau et en réduire le niveau dans les réservoirs intérieurs. Par ce moyen, les lacs ne se remplissent que graduellement au printemps, puisque le surplus s'en échappe constamment. Le niveau de l'eau étant diminué en hiver, la crue se trouve tellement contrôlée au printemps qu'elle ne peut atteindre à une grande hauteur, à moins qu'il ne tombe beaucoup de neige en mars.

La quantité de bois carré et en grume qui a descendu les différentes rivières du district a été moindre que celle de l'année dernière, par suite de la dépression du commerce de bois, mais celle du bois scié, transporté dans les barges et destiné aux marchés américains, n'a pas considérablement diminué.

*Lindsay.*

Les ouvrages de cette station sont en bon état. Le barrage a été réparé au commencement du printemps. Les réparations ont consisté à enlever un certain nombre de pilotis et de liens, et à les remplacer par de nouveaux, ainsi qu'à renouveler le planchéage. L'on éprouve ici une grande difficulté à maintenir l'eau à une hauteur navigable jusqu'à Port Perry, et le trafic étant considérable, surtout en bois de service, il devient nécessaire d'épauler la digue le plus à bonne heure possible, car sans cela, les bateaux à vapeur et les barges ne pourraient pas passer sur la rivière Scugog entre Lindsay et Port Perry. Après juillet, cette partie du trafic de la compagnie de chemin de fer de Whitby à Port Perry, qui dépend du maintien de cette navigation, en souffrirait.

*Chenal Fénélon.*

Les estacades et jetées de ce chenal, qui servent à faciliter la navigation des bateaux à vapeur, n'ont presque pas été endommagées durant la dernière saison; elles n'exigent pas de réparations; il suffira de les tirer à terre comme on le fait tous les ans.

Les fabricants de bois voudraient que le pilier d'amont fût placé plus au sud, afin de donner plus d'espace pour la descente des bois en grume et de charpente. Les propriétaires de bateaux à vapeur et les expéditeurs ne se sont pas prononcés sur le sujet. Je crois qu'une légère déviation de la ligne actuelle ne nuirait pas à la navigation des vapeurs.

#### *Bobcaygeon.*

La crue des eaux au printemps a fait une brèche dans le barrage inférieur. Il fut immédiatement réparé d'une manière temporaire, mais l'eau était trop haute pour que l'on pût y faire de grandes réparations. Il faudra cependant y faire de nouvelles réparations cet automne, si l'on veut en assurer la solidité. La digue supérieure a besoin de plusieurs demi-courbes, et le revêtement devra en être renouvelé. Les deux digues sont parfaitement étanches et ne laissent pas filtrer d'eau.

Le tablier de la glissoire a besoin d'être refait et fortifié; les rangs de dessus de la charpente du canal ont aussi besoin d'être renouvelés, et comme les berges des deux côtés se sont tassées, il faudra les remplir.

Les fermes du pont tournant qui traverse le canal, et qui est construit d'après la méthode Howe, ont besoin de nouvelles estacades flottantes supérieures et de nouvelles contre-fiches; la maçonnerie de la culée a aussi besoin de réparations. Je prendrai la liberté de recommander la construction d'un engrenage mécanique comme celui autorisé à Hastings, pour ouvrir et fermer le pont. Les portes d'écluse, surtout la première du côté sud, ne sont pas en bon ordre, et il faudrait les enlever et ajuster.

Les réparations faites à cette station l'année dernière ont consisté dans l'enlèvement des obstructions qui existaient à la tête du canal, l'approfondissement du chenal qui y conduit, à faire un nouveau tablier au pont et poser les boîtes à lest, construire des chèvres pour faire fonctionner les portes inférieures de l'écluse, placer 300 verges de gravier et broussailles dans la digue supérieure, et y poser des épaulements.

#### *Buckhorn.*

La digue coule et a besoin d'être étanchée en y déposant du gravier et des broussailles. L'estacade flottante qui conduit à la glissoire a besoin d'être fortifiée, et les piliers de la glissoire, qui sont très délabrés, ont besoin d'être renouvelés; la crue des eaux les a endommagés à tel point qu'ils sont devenus dangereux, et ils paraissent être incapables de résister à une nouvelle crue dans leur état actuel.

La digue a été partiellement planchée et réparée, et le déversoir a été étanché et latté.

#### *Petit Lac.*

L'estacade a été réparée, et de nouvelles chaînes ont été posées où il en fallait. Les piliers, qui avaient été endommagés par la glace, ont aussi été réparés.

#### *Rapide de Whitlaw.*

La digue transversale a besoin d'être replanchée, et il faudra allonger de 50 pieds l'estacade qui conduit au canal. Il faudra nettoyer le sas de l'écluse et jointoyer les murs en ciment de Portland.

Les vannes et poteaux tourillons des portes de l'écluse supérieure ont été réparées; la digue en aile a été replanchée, et l'on a réparé une partie du tablier emportée par l'eau au printemps; des chèvres ont été construites pour ouvrir et fermer les portes inférieures, et l'on a enlevé les obstructions qui existaient à l'entrée du canal. Les propriétaires de bateaux et expéditeurs se plaignent des obstructions qui se trouvent dans la rivière entre cette station et Hastings aux endroits appelés "Yankee Bonnett" et "Dangerfield." Elles consistent en un certain nombre de cailloux qui s'étendent à travers la rivière et forment une batture. L'on croyait généralement que le lit de la rivière à ces endroits était en roche plate, mais d'après

un examen récent, j'ai vu qu'il était en terre glaise. Par conséquent, on pourrait approfondir le chenal à moins de frais qu'on ne le supposait jusqu'ici.

*Hastings.*

Il faudrait retirer les portes d'écluse et les ajuster. Le pont tournant récemment construit sur l'écluse est une construction forte et solide, et il fonctionne bien. Avec un peu de soin de la part de l'éclusier, il peut durer pendant plusieurs années.

Le plancher de la digue a été partiellement renouvelé, et les portes d'écluse ont subi quelques légères réparations.

Comme la digue de cette station sert à retenir l'eau à hauteur navigable dans le lac Rice et maintient aussi la navigation dans la rivière Otonabee, dans laquelle se trouvent les battures dont je viens de parler, il est de la plus haute importance que l'on prenne tous les moyens possibles pour conserver assez d'eau durant la saison des eaux basses. Ceux qui sont intéressés dans le flottage du bois ont plusieurs fois essayé de tirer de l'eau inutilement et de la gaspiller, mais j'ai cru de mon devoir, dans l'intérêt de la navigation, de m'opposer à cela.

Si l'on épuise l'eau durant la saison des eaux basses, le trafic de la compagnie minière de Cobourg et Marmora, ainsi que celui qui se fait entre Peterborough et Hastings, se trouvera arrêté.

*Chute de Heeley.*

La digue a été endommagée au printemps par les billots de MM. Gilmour et Cie., qui ont brisé leur amarrage immédiatement après le départ de la glace et ont été poussés contre la digue par la crue des eaux. Le dommage consiste dans l'enlèvement d'une grande partie du tablier, et le pilier du faite a été tellement endommagé qu'il est devenu dangereux.

Il faudrait exécuter les réparations cet automne pour assurer la solidité de la digue. Les réparations faites durant l'année dernière ont consisté à empierrer, étancher, planchier et réparer le tablier de la moitié sud de la digue.

*Chute du Milieu.*

Les ouvrages de cette station sont entretenus par un comité de fabricants de bois, qui sont autorisés à prélever des péages sur les bois qui descendent la rivière et à en employer les produits à l'entretien des travaux.

*Rapide de Chisholm.*

Les glissoires et estacades de cette station sont aussi entretenus par le comité des fabricants de bois. L'écluse n'est pas employée; la digue est en bon état.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

THOMAS D. BELCHER,  
*Ingénieur-surintendant.*

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

## ANNEXE No. II.

## GLISSOIRES ET ESTACADES.—DISTRICT D'OUTAOUAIS.

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE OUTAOUAIS,

BUREAU DU SURINTENDANT,

OTTAWA, 11 octobre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur l'état des travaux placés sous ma surveillance, durant l'année fiscale 1876.

Durant l'automne de 1875, les bois de construction et en grumo arrivèrent à leur destination aussi à bonne heure que d'habitude. Des réparations ont été faites aux stations des Joachims, du Calumet, de la Montagne, des Chats, de Hull, de la Chaudière et du Sault-au-Récollet, sur la rivière principale, et sur ses tributaires aux endroits suivants : aux rivières du Moine, Pétéwawa, Noire, Coulonge, Madawaska et Gati-neau.

L'énorme volume d'eau apportée par les crues de 1876 a endommagé les fondations des glissoires du Calumet et de la Montagne et d'autres ouvrages du même âge; mais cela n'a causé aucun retard sérieux.

L'on me dit que ces ouvrages n'ont jamais été soumis à une pareille épreuve depuis leur construction, et, toutes choses prises en considération, il n'y a pas lieu d'être mécontent. D'après les plus anciens fabricants de bois, il n'y a jamais eu une aussi grande différence entre le niveau de l'eau haute et basse que celle dont on a été témoin cette année. Au pied de la Chaudière, la marque montre un écart de 23½ pieds.

Au printemps, toutes les précautions nécessaires furent prises, tant de jour que de nuit, pour sauver d'aussi importantes constructions que le pont suspendu de la Chaudière et les glissoires du même endroit, ainsi que les travaux qui en dépendent, et l'on y a réussi. De temps à autre, il semblait que les barrages construits pour fournir de l'eau aux moulins allaient être emportés; mais en les étayant et les chargeant de pierres, on a pu réussir à les sauver. Un supplément de chaînes et de câbles fut envoyé aux stations où l'on avait lieu d'appréhender quelque danger, et leur usage en temps opportun a suffi pour sauvegarder les estacades contre toute avario grave. Les digues de Carillon ont été endommagées, au printemps, plus qu'elles ne l'avaient jamais été dans aucune année antérieure. Le côté de la glissoire, jusqu'à la fondation, a été emportée sur une longueur de 800 pieds. La construction d'une nouvelle digue et d'une glissoire se rattachant au canal de Carillon rend inutile le maintien des ouvrages actuels.

Quelques-uns des piliers de support de l'estacade du Sault-au-Récollet, ainsi que certains piliers de la glissoire du Portage-du-Fort et de l'estacade de la baie des Herbes, sur la rivière Madawaska, ont été considérablement endommagés par la glace au printemps. Néanmoins, il en est résulté peu d'inconvénients pour le passage des bois de toute espèce durant la période qu'embrasse ce rapport; et je suis heureux de pouvoir dire que les obstacles à la navigation et le bris des estacades de la Gatineau, qui se renouvelaient si fréquemment depuis quelques années, ne se sont pas reproduits cette année.

Une quantité de roche a été enlevée du chenal des bateaux à vapeur au rapide des Chenaux, ce qui, avec ce qui avait déjà été fait l'année dernière, a beaucoup amélioré la navigation.

Conformément aux instructions qui m'avaient été données, j'ai fait un arpentage soigneux des réserves du gouvernement, pour constater les empiètements faits sur les propriétés rattachées aux ouvrages placés sous ma surveillance.

Depuis plusieurs années, l'envoi des déchets des scieries dans l'Outaouais et ses affluents a beaucoup nui à la navigation et à d'autres industries, et je crois de mon devoir d'attirer l'attention du département sur ce fait.

En face de la dépression commerciale qui s'est fait sentir depuis quelque temps, le tableau qui suit des affaires de la saison de 1875 peut être regardé comme n'étant pas trop décourageant.

Il est passé par les glissoires de la Chaudière, à Ottawa :

	<i>Radeaux.</i>	<i>Pièces.</i>
Bois équarri.....	9,524	224,474
Bois méplat.....	355	7,453
Planches.....	168	.....
Bois de dimension .....	37	.....
Espars.....	8	166
Cèdres ronds.....	22	732
Ech las à houblon.....	31	.....
<b>Total.....</b>	<b>10,145</b>	<b>232,885</b>

*Glissoire de la Chaudière Nord (Hull).*

	<i>Pièces.</i>
Billots de sciage.....	313,462
Bois méplat.....	9,557
<b>Total.....</b>	<b>323,019</b>

*Estacade de la Gatineau.*

	<i>Pièces.</i>
Billots de sciage.....	375,959
Bois équarri.....	4,468
Méplat.....	4,190
Cèdres ronds.....	8,719
<b>Total.....</b>	<b>393,336</b>

Le revenu provenant des glissoires et estacades, durant l'année fiscale finissant au 30 juin 1876, a été de \$84,399.38.

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

GEO. P. BROPHY,  
*Ingénieur et Surintendant.*  
*Travaux de l'Outaouais.*

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

## ANNEXE No. 12.

## GLISSOIRES ET ESTACADES.—DISTRICT DU ST. MAURICE.

BUREAU DU SURINTENDANT,  
TRAVAUX DU ST. MAURICE,

TROIS-RIVIÈRES, 14 octobre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur les travaux du St. Maurice pour l'année fiscale finissant au 20 juin 1876.

## PERSONNEL ET FONCTIONNEMENT.

Les frais du personnel et du fonctionnement des ouvrages ont été de \$17,660.85, ou \$715.85 de plus que l'année dernière. Plusieurs comptes non liquidés par M. Symmes ont été payés durant la dernière année fiscale, et c'est ce qui explique ce surcroît de dépenses.

L'état suivant fait voir les dépenses encourues aux différentes stations :

	Bureau .....	\$2,410 26
Station No. 1.—	Embouchure de la rivière.....	6,540 55
“	3.—Shawinigan .....	4,237 53
“	4.—Grand'Mère.....	1,697 74
“	5.—La Tuque .....	2,101 26
“	6.—Chute des Iroquois.....	640 50

## CONSTRUCTION.

Montant autorisé pour construction :

7 mai 1875 . . . . .	\$10,000 00
Dépense totale . . . . .	7,864 73

*Station No. 1.—Entrée de la Rivière.*

Deux caissons de 35 x 40 pieds de profondeur, numérotés 7 et 8.  
5,016 lbs. de fer.  
617 verges de pierre.

*Station No. 3.—Shawinigan.*

Deux caissons de 35 pieds par 34 de haut.  
1,150 verges de pierre.  
Un caisson de 32 pieds par 34 pieds.  
4 toises de pierre au pied de chaque caisson.

*Station No. 4.—Grand'Mère.*

1,100 pieds d'estacade flottante.  
1,440 pieds de bois de 8" x 8" pour deux bâtardeaux.  
2 ancras.

*Station No. 6.—Chute des Iroquois.*

Une digue de 36 pieds de long par 12 de haut.  
Un quai de 150 pieds de long par 6 de haut.

*Réparations.*

Montant affecté aux réparations.

7 juillet 1875 .....	\$8,000 00
Dépense.....	5,322 16

*Station No. 1.—Entrée de la Rivière.*

5 quais réparés, Nos. 1, 2, 28, 36 et 41.  
3 estacades réparées.  
1,839 lbs. de fer.  
54 toises de pierre.

*Station No. 3.—Shawinigan.*

Une petite digue réparée à la tête de la rivière.  
400 pieds de bois sur les côtés de la glissoire.  
Digue réparée à la tête de la rivière.  
Reposé quatre côtés, 30 pieds, 12 x 12.  
25 pieds de revêtement réparés au quai du Grand Remou.  
2,512 lbs. de fer.

*Station No. 5.—La Tuque.*

403 pieds d'estacade réparés.  
2,000 lbs. de chaîne d'estacade.  
2,836 lbs. de fer.  
14 pièces d'estacade réparées.  
Travailler 3,780 lbs. de fer.

*Station No. 6.—Chute des Iroquois.*

Défaire une digue de 40 pieds de longueur.  
Exhausser une digue sur 100 pieds de long par 3 pieds.  
Quai réparé.  
600 pieds d'estacade réparés.

Il est descendu environ 300,000 pièces de bois sur le St. Maurice, l'année dernière. Il est devenu nécessaire de faire des réparations et améliorations à plusieurs des stations. A Shawinigan principalement, les estacades placées sur les battures sont en mauvais état, et je prends la liberté de recommander que l'on fasse préparer le bois nécessaire aux réparations, dans le cours de l'hiver.

Le printemps dernier, par suite de la hauteur de l'eau et de la grande quantité de bois qui a descendu la rivière, l'estacade de La Tuque a été brisée; mais c'est le seul accident de quelque gravité qui se soit produit durant l'année dernière.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

JOHN BOURGEOIS.

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

---

---

## ANNEXE No. 13.

---

### GLISSOIRES, DISTRICT DE SAGUENAY.

SAGUENAY, 1er juillet 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport au sujet des constructions sous mon contrôle, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

\$4,019.90 ont été dépensées pour réparations.

Les crues ont causé beaucoup de dommages. La digue à l'embouchure du lac St. Jean a été emportée avec une partie de l'estacade. 1,800 pieds de la glissoire, le canal y conduisant, deux piliers et une estacade ont été emportés par les glaces.

Les autres constructions n'ont pas subi de dommage.

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

D. BOULANGER,  
*Contrôleur.*

F. BRAUN, écr., Secrétaire,  
Ministère des Travaux Publics,  
Ottawa.



## ANNEXE No. 14.

## HAVRES SUR LE ST. LAURENT ET LES LACS DE L'OUEST.

OTTAWA, 24 octobre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport des constructions de havre et relevés pour la dernière année fiscale.

## FLEUVE ST. LAURENT.

*Quarantaine, Grosse-Ile.*

Cette île, située à 30 milles en aval de Québec et au milieu du fleuve, a ici neuf milles de largeur.

En septembre 1875, contrat a été passé pour la réparation du quai au sud-ouest, lequel est de 345 pieds de long et de 48 de large. Terminé en 1848, une bonne partie de sa superstructure était détériorée et son renouvellement avait été décidé. Ces travaux étaient terminés vers la fin de juin, mais pour assurer la solidité du quai il faudra y mettre encore de la pierre. Le coût de ce remplissage est évalué à \$400, et l'on a l'autorisation de faire cette dépense et de suite les arrangements nécessaires.

Instruction a été donnée d'examiner le quai Est.

*Rivière Blanche.*

Elle est située entre les rivières Tortigoux et Matane, à environ 26 milles à l'est de la rivière Métis. La construction consiste en un pilier d'amarrage de 70' x 30" à la base, de 60' x 24' au sommet, et d'une hauteur totale de 18 pieds. Ce pilier se construit actuellement sous la direction de M. Kilganan, un des hommes de mon personnel, et bien que ces travaux rencontrent des difficultés, il les surmonte habilement. Il sera terminé vers la fin d'août.

*Rivière du Loup.*

Situé sur la rive sud du St. Laurent, à 108 milles en aval de Québec, ce quai a été examiné, afin de savoir quelle somme le parlement, à sa dernière session, devrait affecter à son amélioration.

*Rivière Ouelle.*

Ce quai est sur la rive sud du St. Laurent, à 75 milles en aval de Québec et à six milles du village.

Comme à la dernière session un crédit a été affecté à l'amélioration des quais du St. Laurent (en bas), celui-ci a été examiné afin de déterminer quelle dépense il nécessiterait.

*L'Islet.*

Ce quai est sur la rive sud du St. Laurent, à 46 $\frac{3}{4}$  milles en aval de Québec, et comme il a besoin de réparation, il a été examiné afin de savoir quelle partie du crédit affecté à ces améliorations devra lui être dédiée.

*Berthier.*

On a examiné ce quai, situé sur la rive sud du St. Laurent, 24 $\frac{1}{2}$  milles en aval de Québec, afin de connaître ce qu'il en coûterait pour le réparer.

Dans la province de Québec, ces travaux s'exécutent sous le contrôle de mon assistant, M. Allan Macdougall.

## LAC ONTARIO.

*Kingston.*

On a travaillé jusqu'à la fin de la saison pour faire disparaître les obstructions sur la batture Carruther et obtenir 13 pieds de profondeur dans les plus basses eaux, et 2,696 verges de matières ont été enlevées. Bien que l'on n'ait pas atteint à la profondeur ci-dessus, les travaux n'ont pas été repris en 1876. Beaucoup de roc a été miné sous l'eau et enlevé ensuite. Au besoin, on a fait usage de la nitro-glycerine. \$6,267.14 ont été dépensées en 1876. Dès qu'on le décidera, les travaux peuvent être repris immédiatement, car l'on y est au fait.

*Rivière Napanec.*

Cette rivière se jette dans la baie de Quinté, en amont de Kingston. Aux \$7,500 votées par le parlement les comtés de Lennox et Addington ont ajouté \$5,000. Avant de commencer les travaux la rivière a été soigneusement explorée, et le dragueur a été mis à l'ancre après que l'on eut décidé de former un chenal de 50 pieds de large et de donner 8 pieds de profondeur au havre jusqu'à Diamond Mill.

Commencés le 16 juin les travaux ont été poursuivis jusqu'au 9 octobre 1875. L'entrepreneur, M. Daly, a fidèlement rempli les conditions du contrat.

Comme il y a eu divergence dans la désignation de quelques-unes des battures, il est jugé à propos d'en donner ici une liste faite par le département et acceptée par la municipalité :

Daly's Bar,  
Middle Ground,  
McGriers Point,  
Carscallen Shoal,  
Liverpool Bar,  
Beards Point.

De Stevenson's Dock, Campbell's  
Rock, au havre,  
Havre  
Du pont à Diamond Mill.

Le bassin de rencontre projeté n'a pas été construit. A Middle Ground, seulement une partie du dragage est faite.

*Trenton.*

Trenton est situé à la tête de la baie de Quinté, à 60 milles de Kingston et à 12 en amont de Belleville. Ces eaux ont été complètement explorées en 1875. Le village se trouve partie dans la division Est de Northumberland et partie dans Hastings. 11

est bâti sur les deux rives de la Trent, qui sert de limite aux deux comtés. Le bois de construction et les céréales constituent son principal commerce. MM. Gilmour ont là de grandes scieries. Sur le côté ouest de la rivière il y a aussi deux grands élévateurs à vapeur, d'où environ 10,000 boisseaux de grain sont chaque jour expédiés à Oswego ou Cleveland. Les navires qui exigent une profondeur de dix pieds d'eau peuvent prendre des chargements aux scieries, mais à 50 pieds du quai des élévateurs il n'y a que 7 pieds d'eau. Le chenal conduisant à l'eau profonde a aussi besoin d'être amélioré, car il est étroit, sinueux et sans bouées. Un chenal de 200 pieds de large et de 10 de profondeur est nécessaire. Il faudrait aussi un chenal de 50 pieds pour permettre aux navires d'atteindre les quais de l'est, mais cela nécessiterait des excavations dans le roc. A l'île Nigger, quatre milles à l'est de Trenton, on a découvert une batture de 500 pieds de long et de 200 de large à une profondeur de 6 à 8 pieds. Au sud, cependant, on a un chenal de 500 pieds dans la partie la plus étroite, mais jamais on y a placé de bouées. Les habitants de Trenton devraient comprendre la nécessité d'indiquer ces chenaux par des bouées.

#### *Cobourg*

Est situé sur le lac Ontario, 72 milles à l'est de Toronto. Les améliorations consistent en une jetée de 30 pieds de large en face de la rue Hibernia. Les premiers entrepreneurs n'ayant pas rempli leur contrat, ce n'a été qu'en mai 1875 que les travaux ont pu commencer. A la fin de la saison, 32 caissons étaient en place. Les travaux furent repris au printemps de cette année, mais ils ont en quelque sorte été entravés par les eaux, qui étaient hautes plus qu'à l'ordinaire; toutefois, cela n'a pas empêché les entrepreneurs de prendre des arrangements pour que tous les caissons soient en place cette année.

Une grande partie de la superstructure était terminée à la fin de l'année fiscale et l'on compte que le tout le sera cette saison. Toutes les plus grandes difficultés sont surmontées, et les entrepreneurs n'ont plus qu'à apporter l'énergie ordinaire pour achever leur entreprise.

#### *Port Hope.*

Ce havre est situé à 7 miles à l'ouest de Cobourg. Les travaux ont été repris à l'ouverture de la saison de 1875 et terminés à la mi-septembre. Les améliorations consistent dans le prolongement des deux jetées; celle de l'ouest de 150 pieds sur 30 de large; celle de l'est de 120 x 40 pieds. Au dire des navigateurs, cette amélioration est des plus utiles. Pendant les tempêtes de l'automne dernier, et bien que l'on ait dragué pour leur donner de bonnes fondations, ces deux prolongements ont baissé. Pour les maintenir au-dessus de l'eau jusqu'au printemps, il en est résulté une dépense de \$357.85; mais ils ont tout de même continué à baisser, fait qui démontre qu'à cet endroit il y a une veine de sable mouvant. Au printemps ils baissèrent encore pendant les forts vents. Comme il n'y avait pas d'argent pour les faire remonter au niveau voulu, la commission du havre s'est chargée de l'entreprise, et l'a menée à bonne fin. Ce fait a été porté à la connaissance du département. Cette partie des jetées paraît maintenant bien assise, mais, vu la nature du sol, il est probable que tout nouveau prolongement aurait le sort du premier. Le soussigné est d'avis qu'en pareil cas il faut laisser les caissons atteindre eux-mêmes une assise solide et les exhausser à mesure qu'ils baissent.

#### *Port Darlington.*

Il est situé à environ 40 milles à l'est de Toronto, sur le lac Ontario. Il a été dragué jusqu'à une profondeur de 10 pieds. Ces travaux commencés le 9 septembre,

ont été continués jusqu'au 27 novembre 1875. Repris le 24 mai, ils étaient terminés le 1er juin 1876.

Tout le crédit de \$5,000 a été dépensé.

#### *Oshawa.*

Situé à 4 milles de Whitby et à environ 33 de Toronto.

Le crédit voté par le parlement est de \$5,000. En sus de cette somme, la compagnie du havre a dépensé \$3,763, plus \$1,200 pour la construction d'un hangar, ce qui porte la dépense total à \$14,968.

Le chenal conduisant au quai a été approfondi sur toute sa longueur et toute la construction a été solidifiée par un pilotis. La jetée a été prolongée de 90 x 60 pds. Ces travaux étaient terminés vers la fin de septembre 1875.

#### *Toronto.*

Il y a un rapport spécial à l'égard de ce havre. [Voir annexe 18, page 86.]

Instruction a été donné de faire commencer ces travaux.

L'outillage qu'il y avait à Kingston a été transporté à Toronto, et l'on a employé des plongeurs pour examiner le fond du chenal, laissé inachevé par les premiers entrepreneurs engagés par la commission du havre. Comme ce chenal est irrégulier il faudra en faire disparaître les principales obstructions. Les travaux commenceront sous peu.

Jusqu'à présent, une élévation de 9 pieds au quai de la Reine a servi de plan de niveau pour déterminer le niveau du lac Ontario. Ce plan de niveau a été établi en 1854 par le capt. Hugh Richardson. Le 19 mars 1872, l'eau est descendue 16 pouces plus bas, de sorte que le niveau de l'eau le plus bas et maintenant connu est de 16 pouces de moins que zéro de l'échelle d'eau de Toronto. Depuis 1854, les plus hautes eaux ont été à 47 pouces au-dessus de zéro.

Pour tous les travaux sur le lac Ontario on se guide sur cette échelle. Les échelles des différents havres du lac sont établies d'après cette dernière, de sorte qu'il y a accord parfait de niveau pour tous les travaux entrepris sur ce lac.

#### *Oakville.*

Situé sur le lac Ontario, 19 milles à l'ouest de Toronto.

Instruction a été donnée de faire un complet examen de ce havre et de ses abords. Ce travail sera fait cette saison par mon assistant, M. Hamel.

#### *Rivière Niagara.*

Il a été donné instruction de faire le relevé de cette rivière afin de constater jusqu'à quel point le caisson de l'aqueduc de Buffalo, qui est placé à mi-chemin sur la rivière, nuit à la navigation.

On s'est plaint au département qu'il nuisait beaucoup au flottage des bois canadiens à destination de Tonawanda.

#### LAC ERIÉ.

##### *Port Burwell.*

Ce havre est situé entre Rondeau et la Longue Pointe, à 62 milles du premier point et à 22 du second.

Les caissons du côté ouest ont été bien réparés depuis la nouvelle route du lac et jusqu'à leur extrémité. Cette partie peut être considérée en bon ordre.

Ces travaux étaient terminés vers la fin de novembre 1875.

Des mesures ont été prises pour faire draguer la batture à l'entrée et pour donner au havre une profondeur uniforme de 10 pieds jusqu'au quai et un peu en amont de la rue Brock.

Ces travaux ont été commencés dans la dernière semaine de juin et il est possible qu'ils soient terminés au commencement d'octobre.

On prévoit que tout le crédit ne sera pas dépensé pour ces travaux, mais le reste pourra être employé pour réparations.

#### *Port Stanley.*

Situé à 110 milles en amont de l'entrée du canal Welland à Port Colborne.

Ces travaux consistent dans l'adjonction de deux caissons, l'un de 30 et l'autre de 25 pieds, ce qui donne à la jetée une largeur de 85 pieds. Ils auraient pu être terminés l'automne dernier, mais après que le dernier caisson fut mis en place en octobre, une forte tempête, tout en le dérangeant, lui fit subir beaucoup de dommage. Une grande quantité de la pierre qu'il renfermait est seule restée sur l'emplacement du caisson.

Rien ne pouvait être fait avant le printemps, et dans cette saison on employa des plongeurs pour enlever les pierres, ce qui permit au fond du caisson de remonter à la surface. Cela fait, le caisson a été entièrement reconstruit et remis en place. Les travaux seront bientôt terminés, c'est-à-dire vers la fin d'août. Les entrepreneurs, MM. Ellison et fils, remplissent leur contrat consciencieusement.

#### *Eagle.*

Il est situé sur la rive nord du lac Érié, dans le township d'Aldborough, à 26 milles à l'est de Rondeau. Il est à un mille du village Eagle, et ce dernier à 5 milles de Bismark, station du ch. de fer Sud du Canada. Dans cette localité la navigation ne trouvait aucun abri, et un pourra y être établi que par des moyens artificiels. Ce résultat pourrait être obtenu en prolongeant de 150 pieds la jetée actuelle et en construisant une aile dont la direction sud-est. L'étendue des améliorations dépendra de la somme disponible à cette fin.

#### *Morpeth.*

Situé dix milles à l'est du havre de Rondeau. En face de cette pointe, sur le lac Érié, les navires atteignent difficilement Rondeau pendant une tempête du sud-est. Comme cette localité n'a pas de havre, la navigation s'en trouverait bien s'il en était formé un ; mais il faudrait recourir à des moyens artificiels, cette partie du lac Érié n'offrant d'abri d'aucune sorte. A tout crédit du parlement à cet effet, le township d'Howard ajoutera \$10,000. Si la jetée était bien réparée et prolongée de 200 pieds avec une aile dans la direction sud-est pour protéger les navires pendant les tempêtes du sud-ouest, une partie de l'objet désiré serait atteinte.

Le pays est riche et ses habitants sont industriels.

A la suite d'un examen il a été constaté qu'une ligne d'embranchement pourrait être construite depuis le havre pour correspondre avec la station, à Ridgetown, du chemin de fer du Sud du Canada.

#### *Rivière Détroit.*

Les travaux ont été continués jusqu'à la clôture de la navigation, et une ligne ascendante dans la direction des phares de la terre ferme, et une ligne descendante dans la direction du phare de l'île du Bois-Blanc, ont été obtenues. Leur profondeur

est de 14.5 pieds dans les plus basses eaux. Depuis que la navigation des lacs supérieurs se fait avec les navires d'un fort tirant, la dernière saison est la première qu'aucun accident n'a eu lieu en cet endroit. L'importance d'améliorer la navigation de nos eaux est si généralement reconnue que les chambres de commerce de Buffalo et de Détroit ont voté des remerciements à l'honorable ministre des Travaux Publics pour les avantages résultant de ces travaux, quelque peu considérables qu'ils soient.

Rien n'a été changé dans la manière de diriger ces travaux, qui ont été continués jusqu'au 14 novembre. Ils n'ont pas été repris cette saison.

#### *Tunnel de la rivière Détroit.*

Il a été donné instruction d'examiner cette rivière en amont d'Amherstburgh, afin de s'assurer s'il serait possible de construire sous son lit un tunnel de chemin de fer, projet conçu dans l'intérêt de toutes les voies ferrées en correspondance dans l'Etat du Michigan.

Ce travail a été exécuté avec soin par mon assistant, M. Michaud, et il en a été fait un rapport spécial. (Annexe No. 1, page 88.)

#### LAC STE. CLAIRE.

##### *Rivière Sydenham—Bras Est.*

Ce bras s'étend de Wallaceburgh à Dresden.

En juillet, on a dragué là pendant une semaine pour terminer les travaux commencés l'année dernière.

##### *Bras Nord.*

Ce bras s'étend de Wallaceburgh à Wilkesport, distance de 18 milles sur la rivière.

Il a été donné instruction d'explorer ce bras afin de savoir combien de dragage il y a à faire pour améliorer la navigation de la barre Cranson à Wilkesport, distance de 9 milles.

#### LAC HURON.

##### *Bayfield.*

Il est situé dans le township de Stanley, à 8 milles au sud de Goderich, sur la rive orientale du lac Huron.

Ces travaux ont marché tant que la saison l'a permis.

En 1875, les arrangements pris par l'entrepreneur, au commencement de la saison, n'ont pas satisfait : on a éprouvé quelque difficulté à l'égard du dragueur envoyé ici, et qui n'avait pas la force suffisante. A mesure que la saison avançait, le travail a été poursuivi d'une façon plus systématique, et cette année il y a lieu d'être satisfait. Un puissant dragueur travaille à l'approfondissement du havre et la construction des caissons ne laisse rien à désirer. On prévoit que les travaux seront finis vers la fin de la saison. Le havre aura dix pieds de profondeur à l'eau basse et son entrée 11' 6".

Dans sa partie sud un nouveau quai a été construit, ainsi qu'une aile de 150 pieds dans la direction sud-est. La longueur du quai principal est de 531 pieds. Tous les nouveaux caissons ont 30 pieds de largeur.

Sur le côté sud du havre il y avait un vieux vapeur à aubes abandonné depuis longtemps ; on en a enlevé les débris, mais ce n'a pas été sans difficulté ni sans une dépense assez considérable.

*Kincardine.*

A cet endroit, situé à l'embouchure de la rivière Penetangore, lac Huron, 31 milles au nord de Goderich, les travaux consistent dans le prolongement des deux jetées au moyen de 3 caissons placés de manière à faciliter l'entrée du havre. Ces caissons sont en place et les entrepreneurs conduisent bien l'ouvrage. Tout fait croire que la superstructure sera terminée vers la fin d'août.

Au dire des navigateurs, ces travaux ont beaucoup facilité l'entrée du havre dans les mauvais temps.

On travaille aussi à l'approfondissement du havre et du bassin intérieur.

Le dragueur parti de Sydenham est arrivé ici le 9 juillet et il y a été employé jusqu'à la fin de la saison. Il a recommencé le dragage le 15 mai et il y travaille actuellement. Il est question d'approfondir le bassin dans toute son étendue.

Le département s'est chargé de protéger les bords est et ouest du bassin au moyen de pilotis, laissant à la municipalité de Kincardine d'en faire autant du côté sud. Ces travaux sont donnés à l'entreprise et l'on compte qu'ils seront terminés vers la fin de septembre.

## BAIE GEORGIENNE.

*Parry Sound.*

Il a été donné instruction de faire un complet examen des eaux de Parry Sound.

## RIVIÈRE STE. MARIE.

*Rapides Neebish.*

Ces rapides sont à peu près à mi-chemin entre les mines de Bruce et le Sault Ste. Marie.

Instruction a été donnée de faire disparaître les obstructions de ce chenal.

L'outillage nécessaire a été expédié sur les lieux par le remorqueur *Trudeau*,

Ces rapides sont si éloignés de tout centre d'affaires qu'il a été nécessaire de construire des cabanes temporaires pour les hommes et les officiers. L'organisation est terminée et les travaux commenceront le 1er juillet.

## LAC SUPÉRIEUR.

*Rivière Kaministiquia, Baie du Tonnerre.*

Ordre a été donné de faire l'exploration de cette rivière depuis le terminus du chemin de fer du Pacifique jusqu'à la Baie du Tonnerre.

Bien que généralement profonde, des battures obstruent cette rivière à certains endroits, et à son embouchure il en est une qui a près de  $\frac{1}{2}$  de mille de large et qui demande un examen particulier.

Il est question de former un chenal de 56 pieds de largeur et de 13 de profondeur à travers cette batture et conduisant jusqu'au terminus du chemin de fer, afin de permettre aux navires chargés de fer de décharger sur le quai.

On se propose de draguer cette batture l'année prochaine.

Ces travaux sont donnés à l'entreprise et commenceront en juillet.

*Le dragueur "Challenge."*

A la fin de la dernière année fiscale ce dragueur était sur la rivière Sydenham. Le 8 juillet il partit pour Kincardine, où il arriva le lendemain à 10 hrs. a.m. Comme sa drague avait besoin de quelque réparation, le dragage ne commença que le 14 et

fut continué jusqu'au 20 nov. 1875, période pendant laquelle 10,200 verges de matières furent tirées du bassin. Les travaux furent repris le 1er mai 1876 et continuèrent jusqu'à la fin de l'année fiscale. Lorsqu'ils seront terminés — ce sera probablement dans quelques semaines — le dragueur sera expédié à Owen Sound.

L'hiver dernier, le remorqueur a été complètement radoubé; le logement des hommes a été quelque peu amélioré, et l'on y construit une chambre pour les provisions.

On a posé une grille perfectionnée à la chaudière de la machine, afin de diminuer la consommation du combustible.

On a aussi fait une drague de rechange moins grande que la première pour enlever les cailloux et les roches. Par ce moyen on évite de perdre du temps.

On a construit un autre chaland, car il en faut trois lorsqu'il faut porter le déblai au loin.

Le dragueur, le remorqueur et les chalands sont en bon état; mais avant longtemps il faudra restaurer la partie haute du remorqueur. Tel qu'il est, cependant, il peut encore faire le service deux ou trois saisons.

L'hiver prochain on fera les réparations nécessitées par l'usure.

Il se pourrait aussi qu'il fut nécessaire de calfater le dragueur, vu la vibration constante à laquelle sa coque est soumise.

Les chalands ont été calfatés l'hiver dernier.

Somme toute, cet outillage est en assez bonne condition.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. KINGSFORD,

*Ingénieur contrôleur.*

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



---



---

## ANNEXE No. 15.

---

### PROVINCES MARITIMES.—HAVRES, JETÉES, RIVIÈRES, Etc.

---

ST. JEAN, N.-B., 11 octobre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport au sujet des constructions sous mon contrôle dans les provinces maritimes, pour l'année expirée le 30 juin 1876. Je les classe comme suit :—

Travaux donnés à l'entreprise au Nouveau-Brunswick.		
“ “ “	“ “ “	Nouvelle-Ecosse.
“ “ “	“ “ “	Ile du Prince-Edouard.
Travaux exécutés sous la direction du département, Nouveau-Brunswick,		
“ “ “	“ “ “	Nouvelle-Ecosse.
Amélioration de rivières.		
Dragage.		
Relevés et examens.		

#### TRAVAUX DONNÉS À L'ENTREPRISE AU NOUVEAU-BRUNSWICK.

##### *Richibouctou.*

Les travaux pour prolonger le brise-lames depuis la rive nord à l'entrée du havre étaient terminés en septembre, et depuis ce temps cette construction a résisté à l'action des eaux.

##### *Pointe du Chêne.*

Le brise-lames de cet endroit était terminé en septembre, et il protège efficacement le quai du chemin de fer contre l'action des tempêtes de l'est.

##### *Brise-lames de St. Jean.*

A la fin de l'année fiscale environ un tiers des travaux donnés à l'entreprise était terminé. En novembre, une forte tempête du sud-ouest a rudement éprouvé la construction, mais sans lui faire de dommage. Le but de cette construction est de briser les fortes lames qui, dans les tempêtes du sud-ouest, se répandent dans le havre de St. Jean.

##### *Shippegan.*

Il a été passé contrat pour la construction d'un brise-lames à Shippegan, pour protéger le passage entre l'île de ce nom et la terre ferme, et aussi pour abriter les navires de pêche pendant les tempêtes du nord-est. A peu près un tiers des travaux est fait.

## TRAVAUX DONNÉS À L'ENTREPRISE DANS LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

*Baie Jordan.*

Le brise-lames de cette localité était fini en janvier dernier, et jusqu'ici il a donné des résultats satisfaisants.

*Pointe du Chêne.*

A cet endroit les travaux de prolongement du brise-lames étaient terminés en novembre. Ce printemps en a jugé à propos de renouveler le plancher d'une partie des piles transférées au gouvernement par les autorités locales.

*Ingonish.*

En septembre et novembre, la jetée qui était terminée a été fortement endommagée par des tempêtes. Ce printemps, la partie endommagée a été remplacée par une construction plus solide. Vu la dureté du fond, l'élargissement et l'approfondissement d'un chenal d'entrée n'ont guère avancé et il est douteux qu'ils soient terminés cette année. La profondeur voulue est atteinte, cependant, sur toute la longueur du chenal, et les navires en profitent pour aller s'abriter dans le bassin intérieur.

*Mabou.*

Les travaux restant à faire là ont été donnés à l'entreprise et terminés en avril dernier.

*Baie des Vaches.*

La réparation des dommages causés par la tempête d'août 1873 était presque terminée à la fin de l'année fiscale. En utilisant le lest apporté par des navires, cette construction se solidifie graduellement. Elle a été placée sous le contrôle du maître du havre, qui y veillera sans doute avec soin.

*L'Ardoise.*

C'est la localité où sera construit un brise-lame, c'est-à-dire entre les pointes Michana et Mark, comté de Richmond, C.-B., et pour lequel un crédit a été voté.

L'Ardoise est située sur le côté oriental de la baie St. Pierre, environ 9 milles au sud-est de l'entrée du canal St. Pierre. Le but du brise-lames est d'offrir un abri aux bâtiments-pêcheurs qui fréquentent les parages entre cette baie et celle de Chedabouctou. Il aura 400 pieds de longueur et sa construction est donnée à l'entreprise. A la fin de l'année, les travaux étaient commencés.

*Canal St. Pierre.*

En septembre, il a été passé contrat pour la construction d'une plus grande écluse et pour l'élargissement du prisme. Ce canal a été ouvert dans cette étroite langue de terre (elle n'a que 2,200 pieds de largeur) qui sépare, à la baie St. Pierre, l'Atlantique des eaux du Bras d'Or. A la fin de l'année fiscale, l'entrepreneur n'avait que commencé les travaux et le canal était fermé aux navires.

## TRAVAUX DONNÉS À L'ENTREPRISE, ILE DU PRINCE-EDOUARD.

*New London.*

Les travaux mentionnés dans mon rapport de l'année dernière étaient terminés en octobre dernier, et les bons résultats qui en découlent ont jusqu'ici dépassé l'attente, car, au dire des capitaines, il y a de 12 à 13 pieds d'eau sur la barre, tandis qu'auparavant il n'y en avait que huit. Le sable s'est amoncelé le long du brise-lames, ce qui augmente considérablement la force de cette construction.

*Tignish.*

Une partie du bois ayant été perdue, les travaux de réparation et de solidification du brise-lames ont été retardés. À la fin de l'année, seulement à peu près les deux tiers de l'entreprise étaient terminés.

*Baie Colville.*

Il a été passé contrat en novembre pour prolonger à l'ouest de 896 pieds le brise-lames construit il y a quelques années par le gouvernement local, depuis la pointe Knight, Souris, sur le côté est de cette baie. Souris est situé à environ 15 milles de la pointe orientale de l'Île du Prince-Edouard, et elle est le terminus du chemin de fer du gouvernement. Cette construction aura pour but d'offrir un abri aux navires, et l'endroit choisi est bien adapté à cette fin. À la fin de l'année un tiers des travaux étaient terminés.

## TRAVAUX SOUS LE CONTROLE DIRECT DU DÉPARTEMENT AU NOUVEAU-BRUNSWICK.

*Grande-Anse.*

Située dans le comté de Gloucester, la Grande-Anse est une petite baie sur la rive sud de la Baie-des-Chaleurs, à peu près à mi-chemin entre Shippegan Sound et le havre de Bathurst. Un brise-lames a été commencé là tard dans la saison, et avant que la charpente pût être bien assemblée, elle a été dérangée par une forte tempête du nord-est. On a, cependant, réussi à la protéger pour l'hiver, et à la fin de l'année les travaux ont pu être continués.

*Campo Bello.*

Le crédit fédéral et une égale somme votée par la législature locale ont été employés à l'achèvement du brise-lames de Wilson's Beach.

## TRAVAUX SOUS LE CONTROLE DIRECT DU DÉPARTEMENT,—NOUVELLE-ÉCOSSE.

*Anse Meteghan.*

Cette anse est située dans le comté de Digby et sur la rive est de la baie Ste. Marie, à environ deux milles au sud de la rivière Meteghan et 30 milles au nord d'Yarmouth. Le crédit accordé a été employé au prolongement du brise-lames, construit il y a bien des années par les autorités locales.

*Brooklyn.*

Endommagé par la tempête de novembre 1874, le brise-lames de cet endroit a été complètement réparé et protégé du côté de la mer par un amas considérable de pierré.

*Anse à la Truite.*

Cette anse est située sur la côte de la baie de Fundy, Digby Neck, comté de Digby, à environ mi-chemin entre Digby Gut et le Petit-Passage. Le crédit voté a été employé au prolongement du brise-lames construit il y a vingt ans par les autorités locales.

*Margaree.*

Le havre de Margaree, comté d'Inverness, C.-B., est à l'intérieur de l'embouchure de la rivière Margaree. Son entrée est étroite et obstruée par une barre de sable mouvant. Il y a bien des années, le gouvernement a fait construire une jetée pour rendre cette entrée plus praticable, et la somme votée a été employée à la réparer et à la prolonger.

*Harborville.*

Situé dans le comté de Kings, sur la côte sud de la baie de Fundy, Harborville est à environ 60 milles à l'est de Digby Gut. La somme accordée a été employée à réparer et à prolonger le brise-lames construit, il y a quelques années, par les autorités locales.

*Grande Anse.*

Elle est située près de l'extrémité sud-ouest du comté de Lunenburg, et à environ 15 milles à l'est du havre de Liverpool. La somme accordée a été employée à la construction d'un brise-lames de 400 pieds de longueur, lequel offre un abri sûr aux bateaux pêcheurs.

*Margaretville.*

Située dans le comté d'Annapolis, sur la rive sud de la baie de Fundy, à 45 milles à l'est de Digby Gut. A cet endroit, on a prolongé le brise-lames. Il était construit depuis longtemps et on l'a solidifié et réparé où besoin était.

*Oyster Pond.*

Situé dans le comté de Guysboro, sur la rive nord de la baie Chedabouctou et à l'ouest de l'entrée du détroit de Canso. A cet endroit, les travaux consistent dans l'approfondissement de l'entrée de l'étang et dans la construction de caissons pour protéger les bords du chenal.

*Cranberry Head.*

Situé dans le comté d'Yarmouth, à environ 6 milles au nord de la place de ce nom. La somme accordée a été employée à prolonger de 150 pieds le brise-lames construit il y a plusieurs années par les autorités locales.

*Pointe Church.*

Située sur la rive est de la baie Ste. Marie, comté de Digby. Le brise-lames a été construit il y a environ 30 ans aux frais communs des municipalités et du gouver-

nement local. La somme accordée, de concert avec un égal montant fourni par la localité, a été employée à la réparation et au prolongement de ce brise-lames.

*Saulnierville.*

Il est situé à environ cinq milles au sud de la pointe Church, et la somme accordée, jointe à un égal montant fourni par la localité, a été employée à réparer le brise-lames et à le prolonger de 100 pieds.

*Tusket.*

Est situé dans le comté d'Yarmouth, à environ 20 milles au sud de la localité de ce nom. On a enlevé plusieurs rochers dans l'entrée de ce havre.

AMÉLIORATIONS DE RIVIÈRES.

*Rivière St. Jean.*

Pendant la saison de 1875 une seule escouade de travailleurs a été employée. Les travaux se sont bornés à l'amélioration des chûtes Meductic, amélioration qui a produit un grand bien, car c'est le point le plus dangereux entre Frédéricton et Woodstock.

Entre St. Jean et Frédéricton on a fait disparaître 164 obstructions (*snags*) dans le chenal des bateaux à vapeur.

*Miramichi, sud-ouest.*

On a fait disparaître beaucoup d'obstructions entre la tête de l'estacade du sud-ouest et Indiantown. Elles étaient généralement formées par de gros cailloux, que l'on a minés sous l'eau et dont on a enlevé les débris. Les pointes de plusieurs battures ont été coupées, et le chenal ainsi amélioré permet aux vapeurs de voyager entre Chatham, Newcastle et Frédéricton dans la saison des basses eaux.

DRAGAGE.

*Le "New Dominion."*

Au commencement de l'année fiscale, ce dragueur a été employé à l'embouchure de la rivière Jemseg, N.-B., et le 6 août il avait déplacé 8,925 verges cubes de vase compacte et ouvert ainsi un chenal de plus d'un mille de long. Il a aussi travaillé à l'agrandissement de l'ancien chenal. Il est maintenant facile de se rendre au Grand-Lac. Le 7 août il a commencé le dragage de la barre Beard, rivière au Saumon, à la tête du Grand-Lac, et le 24 il avait déplacé 5,495 verges cubes de sable, sciure de bois, etc. Le 26 août il était à Frédéricton où il a dragué jusqu'au 11 novembre. Pendant ce temps il a enlevé 22,785 verges cubes de gravier mêlé de vase et de sable en face des quais et du débarcadère du passage. Il a été ensuite conduit à ses quartiers d'hiver et réparé. Le 15 mai, il était rendu à la barre Beard, mais les eaux étaient si hautes qu'il n'a pu continuer le dragage que le 8 juin.

A la fin de l'année fiscale, il avait enlevé 6,020 verges cubes de sable et de vase.

*Le "Canada."*

A la fin de l'année fiscale il était employé au dragage de la barre à l'entrée du havre de Richibouctou, N.-B., et le 5 juillet, date où il cessa de travailler là, il avait enlevé 450 verges cubes de sable fin. Le 13 juillet, il commença le dragage de la barre dite Seal et le 4 octobre il avait enlevé 10,710 verges cubes de sable. Le 2 novembre il a été employé à Lunenburg à nettoyer le chenal, devenu quasi impraticable à marée basse. Il avait terminé le 20 décembre, après avoir enlevé 9,000 verges cubes de vase et de matières végétales. Le 1er janvier 1876, ce dragueur était à Yarmouth, N.-E., mais le havre étant couvert de glace, il n'en put commencer le dragage que le 12 avril, et il le terminait à la fin de l'année fiscale après avoir enlevé 9,247 verges cubes d'argile.

*Le "Cape Breton."*

Il a dragué à Cheticamp, comté d'Inverness, C.-B., du 7 juillet au 13 novembre, période pendant laquelle il a enlevé 30,590 verges de gros gravier et de sable. Dans le cours de l'hiver, il a été réparé, ainsi que ses chalands. Le dragage fut repris le 22 mai et continué jusqu'à la fin de l'année fiscale, et la quantité de matières enlevées était de 15,225 verges.

*Le "Prince Edward."*

Du commencement de l'année fiscale au 16 octobre, ce dragueur a été employé à Crapaud, Ile du Prince-Edouard, à l'approfondissement de l'entrée du havre, où il a enlevé 24,385 verges cubes. Du 17 octobre au 25 novembre, il a dragué auprès du quai du chemin de fer, à Charlottetown; mais à cette date, la glace étant prise dans le havre, il dut cesser ses travaux. Pendant ce temps, il a enlevé 11,158 verges cubes. Le 29 mai, il continuait les travaux et à la fin de l'année fiscale il avait enlevé 12,740 autres verges de vase.

*Le "St. Lawrence."*

Ainsi que le mentionnait mon dernier rapport, les glaces ont fait subir des avaries à ce dragueur lorsqu'il traversa l'Atlantique, mais il était réparé au commencement de l'année fiscale. On en a fait l'essai en lui faisant draguer les cales des steamers de la malle royale aux quais de MM. Cunard et Cie., Halifax, N.-E., où il a enlevé 4,200 verges cubes de vase, etc., et pour ce service la compagnie a payé \$750 au département. Le 16 juillet, ordre fut reçu d'envoyer ce dragueur à la batture Horse Shoe, Miramichi, N.-B. Il se mit en route le 20 et arriva le lendemain à Pictou, et déposa sur le quai son outillage de rechange. Du 2 août à la fin d'octobre, il a dragué cette batture et en a enlevé 25,550 verges de sable. Le 9 novembre, il a été employé au dragage d'une obstruction dans la rivière de l'Est, Pictou, N.-E., et le 1er décembre il avait terminé ces travaux et enlevé 2,975 verges. Entre le 10 et le 17 mai, il a approfondi les abords du quai du chemin de fer à Pictou, et enlevé 2,625 verges cubes de vase. Il reprit ensuite le dragage de la rivière de l'Est, qu'il termina le 26 juin, après avoir enlevé 18,112 verges de vase. A la fin de l'année fiscale, ordre avait été reçu d'expédier le dragueur à Richibouctou, N.-B.

## RELEVÉS ET EXAMENS.

Des relevés et examens ont été faits dans les localités suivantes, et les plans, rapports et évaluations en ont été transmis :

Arisaig.....	N.-E.	Lingan Beach.....	N.-E.
Annapolis.....	N.-E.	Musquodoboit.....	N.-E.
Baxter's Harbor.....	N.-E.	Malpeque.....	I.P.E.
Bayfield.....	N.-E.	Rivière Montague.....	I.P.E.
Beach Point.....	I.P.E.	Nail Pond à Baie Egmond.....	I.P.E.
Beaver Cove.....	N.-E.	North Sydney.....	N.-E.
Bedeque.....	I.P.E.	Port Gilbert.....	N.-E.
Canada Creek.....	N.-E.	Pubnico.....	N.-E.
Chipman's Brook.....	N.-E.	Port Hood.....	N.-E.
Cap Traverse.....	I.P.E.	Richibouctou.....	N.-B.
Christmas Island.....	N.-E.	Baie St. Pierre.....	I.P.E.
Cove Head.....	I.P.E.	Baie Scott.....	N.-E.
Grand Manan.....	N.-B.	Truro.....	N.-E.
Hopewell.....	N.-B.	Havre Victoria.....	N.-E.
Hall's Harbor.....	N.-E.	Ouest Arichat.....	N.-E.
Liverpool.....	N.-E.	Walton.....	N.-E.
Lingan.....	N.-E.	West Sandy Cove.....	N.-E.

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

HENRY F. PERLEY,  
*Ingénieur contrôleur.*

F. BRAUN, écr., secrétaire,  
Département des Travaux Publics,  
Ottawa.

## ANNEXE No. 16.

## TRAVAUX PUBLICS.

## DIVISION DES CHEMINS DE FER.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,

ST. JEAN, 2 octobre 1876.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de faire rapport sur les nouvelles constructions ajoutées aux anciennes lignes de l'Intercolonial pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier.

## NOUVELLES CONSTRUCTIONS, 1875-76.

Pour faciliter le trafic sur ce chemin les embranchements suivants ont été ajoutés aux stations ci-dessous mentionnées :—

## NOUVEAUX EMBRANCHEMENTS ORDINAIRES.

	<i>Pieds linéaires.</i>
Station de Spring Hill.....	1,815
do Sackville.....	292
do New Glasgow.....	2,000
	<hr/>
	4,107=0.77 mille.

## NOUVEAUX EMBRANCHEMENTS DES MINES DE HOUILLE.

	<i>Pieds linéaires.</i>
Station de Londonderry.....	440
do Oxford.....	446
do Memramcook.....	346
do Shédiac.....	573
do Salisbury.....	252
do Hampton.....	297
do Rothsay.....	352
	<hr/>
	2,706=0.51 mille.

## NOUVEAUX EMBRANCHEMENTS DES HANGARS À CHARBON.

	<i>Pieds linéaires.</i>
Station d'Halifax.....	41
do Moneton.....	928
do St. Jean.....	707
	<hr/>
	1,676=0.32 mille.

Total..... 1.60 mille.

Il appert d'après ces chiffres qu'on a ajouté une longueur de nouvelles lisses de  $1\frac{60}{100}$  mille, dont  $0\frac{77}{100}$  mille pour faciliter le trafic général,  $0\frac{51}{100}$  mille pour transporter le charbon destiné au commerce au moyen de wagons à bascule, et  $0\frac{32}{100}$  mille pour approvisionner de combustible la division du trafic.



## NOUVEAUX BATIMENTS.

Pour la commodité des voyageurs et du fret, les bâtiments suivants ont été construits :

Station de Moose Path—	Station de fret et de voyageurs.	
do de Pointe du Chêne—	Maison de l'agent.	
do de Sackville—	Remise pour le fret.	
do de Wentworth—	do	
do de New Glasgow—	do	

On a fait des améliorations considérables à l'ancienne station de New-Glasgow pour faciliter le trafic.

## SÉMAPHORES DE NUIT ET DE JOUR.

Pour la sûreté des convois, on a établi un système complet de sémaphores sur toute la ligne. On a placé des aiguilles à signaux et des sémaphores de jour et de nuit à toutes les stations qui en étaient dépourvues. A l'avenir, il ne saurait donc arriver d'accident, à moins de sérieuse imprévoyance, causée par le fait que des convois s'avancent sur des aiguilles mal placées ou se heurtent à des stations.

## PROTECTION CONTRE LE FEU.

Pour protéger les ateliers de Moncton contre l'incendie, on a posé les tuyaux en fonte achetés en 1874-75, lesquels communiquent avec les tuyaux de l'aqueduc. On a acheté une pompe puissante et les réservoirs ont été placés de façon à pouvoir protéger tous les bâtiments ; on a pris toutes les mesures nécessaires pour étouffer facilement un incendie.

## APPAREIL DE CHAUFFAGE.

Une grande chaudière et des tuyaux en fonte ont été placés dans les ateliers de chars à Moncton, qui sont construits en briques, au moyen desquels on se propose de chauffer les ateliers à la vapeur. On croit que cette amélioration facilitera beaucoup la construction et la réparation du matériel roulant.

## CHASSE-NEIGE.

On a construit un chasse-neige sur un modèle fait par M. Rainnie, chef des cantonniers. Ce chasse-neige est d'un modèle nouveau, et il a été construit pour que l'on en fasse l'essai. La saison était trop avancée, cependant pour pouvoir s'assurer de son efficacité d'une manière satisfaisante l'hiver dernier. M. Rainnie semble être certain du succès, mais il est douteux qu'il réponde aux besoins sur les convois réguliers. Il est nécessaire dans tous les cas que l'on perfectionne le chasse-neige actuel pour que le service puisse être fait d'une manière parfaite.

## QUAI À PICTOU LANDING.

L'administration ayant constaté que le quai de Pictou Landing ne répondait plus depuis quelques années aux besoins de cette station, a construit un nouveau quai long de 615 pieds, d'une largeur moyenne de 52 pieds, avec une profondeur de 22 pieds d'eau à l'extrémité extérieure ; on croit que cette addition suffira à un trafic même plus considérable que celui des dernières années.

## PROLONGEMENT DU CHEMIN DE FER À HALIFAX.

Les travaux de prolongement du chemin de fer dans la cité d'Halifax se continuent régulièrement ; le terrassement est bien avancé, les lisses sont posées jusqu'à la rue Water ; la remise en briques pour le fret est de fait achevée, et les murs de la station des passagers se construisent rapidement.

---

Il semble certain que les travaux seront suffisamment avancés pour que le terminus de la rive Nord puisse servir au trafic vers la fin de cette saison. Les bâtiments ont été construits d'une manière durable et solide. La remise pour le fret est en briques et longue de 500 pieds avec une largeur moyenne de 35 pieds. La station des passagers est en briques et forme un bâtiment à deux étages de 50 pieds sur 112, destiné aux bureaux, etc.; il y a une remise large de 80 pieds et longue de 400 pieds avec un toit en fer qui recouvre la voie. Les bâtiments de cette station une fois achevés seront les plus beaux du chemin de fer International.

Indiquons maintenant les nouvelles constructions exécutées durant la dernière année fiscale.

Le chemin a subi quelques améliorations, et quoique j'aie fait rapport à la fin de l'année fiscale, expirée le 30 juin 1875, que le chemin était dans un très bon état, je puis maintenant faire rapport d'une nouvelle amélioration.

Durant la dernière année, on a remplacé 35½ milles de vieilles lisses en fer des lisses en acier, et 68,275 vieilles traverses ont été renouvelées; on a fait un examen général des clôtures, et 25,708 verges ont été renouvelées. Les bâtiments sont généralement en bon état, et les quais ont été améliorés surtout dans la ville de Pictou, où l'on a prolongé le quai jusqu'au chenal dans le havre. Le matériel roulant est en bon état, et l'on peut dire que le chemin est dans une excellente condition.

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

COLLINGWOOD SCHREIBER.

F. BRAUN, écr., secrétaire,  
Département des Travaux Publics,  
Ottawa.

## ANNEXE No. 17.

## RAPPORT DU PREMIER ARCHITECTE.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,  
OTTAWA, 30 octobre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport sur les nouvelles constructions et réparations faites aux édifices publics sous le contrôle du département pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

## PROVINCE D'ONTARIO.

## OTTAWA.

## ÉDIFICES DU PARLEMENT.

Comme il est probable que les salles actuellement occupées par la bibliothèque seront bientôt vacantes, nous préparons des plans en ce moment pour les adapter aux besoins d'une Cour Suprême. Les juges de cette cour ayant besoin d'appartements nous prenons des mesures pour utiliser les chambres occupées actuellement par le bibliothécaire et ses assistants. On a l'intention de conserver la communication actuelle entre le Sénat et la Chambre des Communes et les anciennes et nouvelles bibliothèques.

On a fait quelques changements aux portes d'entrée des greffiers afin de les adapter au plan général que l'on a suivi dans la disposition du terrain avoisinant.

MM. Dent et Cie., de Londres, Angleterre, ont reçu la commande d'une horloge pour la tour principale. On pense qu'elle sera mise en position l'an prochain.

Les réparations ordinaires ont été exécutées.

## BUREAU DE POSTE, DOUANE ET BUREAU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Le toit de cet édifice a été posé l'automne dernier, et les travaux ont été poussés si activement durant l'hiver qu'ils ont été terminés de bonne heure au printemps.

Les travaux d'installation sont achevés. L'édifice est actuellement occupé.

Entrepreneurs de l'installation : MM. Cameron et Mudie.

Architecte, M. Walter Chesterton.

## TERRAINS.

Les constructions suivantes données à l'entreprise l'an dernier, ont été achevées, savoir :

Murs de terrasse, escalier et bassin en face de l'édifice du Parlement, égouts, tuyaux de gaz et d'eau ; les terrains du carré ont été nivelés, gazonnés, et des sentiers ont été formés.

On a employé un grand nombre de travailleurs à la journée pour niveler le terrain du côté du bloc est qui donne sur le canal, et qui est contigu à la cour des ateliers avoisinants, et le terrain sur la côte près de la bibliothèque du Parlement.

Entrepreneurs des murs de terrasse : MM. Harrow et Sinclair.

Les sentiers sont de deux sortes : l'un est formé de gravier posé sur la pierre cassée, et l'autre est recouvert du pavé en bois dit Ewart. On a fait l'épreuve de ce pavé avant de l'adopter. Les travaux se sont faits sous la surveillance immédiate du département.

#### BIBLIOTHÈQUE.

Les décorations du plafond de la bibliothèque sont achevées. On construit actuellement le plancher en marqueterie et les rayons, et l'on place les appareils de chauffage et d'éclairage. L'édifice pourra être occupé cet automne.

Les ouvrages en bois et l'appareil de chauffage sont faits par des ouvriers, qui sont employés dans les ateliers du département.

Entrepreneur de la décoration, M. William McKay, de cette ville; de la balustrade en fer, MM. H. R. Ives et Cie., de Montréal; verres pour les planchers des galeries, MM. McArthur et Cie., de Montréal.

Architecte surveillant, M. John Bowes.

#### BLOC OUEST.—ÉDIFICES DÉPARTEMENTAUX.

Les travaux relatifs au soubassement de cet aile ont été faits d'une manière satisfaisante par l'entrepreneur M. B. Gibson. D'autres parties de l'édifice ont aussi été données à l'entreprise : la maçonnerie, le briquetage, etc., à MM. Webster et Aitchison; la charpente, la menuiserie, les enduits, la couverture en ardoises, la ferblanterie, le peinturage et le vitrage, etc., à MM. Beckett, Aspell et Strachern, d'Ottawa, et la ferronnerie nécessaire pour les planchers, toits, etc., à MM. Thomas Leighton et Cie., de Rochester, E.U. On croit que le toit du bâtiment sera posé cet automne, de façon que l'on puisse continuer l'ouvrage à l'intérieur durant l'hiver, et occuper cette aile à la fin de l'année 1877. Cette aile aura quatre étages lorsqu'elle sera achevée : un soubassement qui couvre les deux tiers de toute l'étendue, le rez-de-chaussée, le premier étage et le grenier, lesquels, sauf le dernier, seront de niveau avec les étages correspondants dans le Bloc Ouest. Ce bâtiment couvre une surface de 17,900 pieds carrés, et contiendra 58 bureaux dans les trois étages supérieurs, et 10 appartements dans le soubassement. Des corridors traversent l'aile, au centre, à chaque étage, y compris le soubassement, dans toute son étendue, et de chaque côté se trouvent les différents bureaux ou appartements. Il y a trois entrées au rez-de-chaussée et deux au soubassement. Au rez-de-chaussée, du côté de l'ouest, une entrée conduit à la tour principale, qui contient le vestibule central, et deux entrées au centre de la partie nord conduisent au corridor ci-dessus mentionné. L'escalier principale se trouve en arrière de la tour centrale et est en pierre, il est construit de la même manière que ceux de l'édifice de l'ouest. Il y aura de plus quatre escaliers circulaires; l'un se trouve dans la tourelle à l'angle de la principale tour qui va du rez-de-chaussée au premier étage, l'un dans chacune des tours d'angle, du côté nord, et dans l'un des bureaux, tous conduisant du premier au second étage. Il y a des cabinets d'aisance, etc., à chaque étage dans une petite aile qui fait saillie du côté est, et qui est reliée par un passage à chaque étage du bâtiment principal.

L'aile est le prolongement de cette partie du Bloc Est qui fait face au Pont Suspendu et correspond jusqu'à un certain point aux autres parties de l'édifice.

La face ouest ou principale et la face nord sont dominées par des tours, dont la principale a une saillie de 16 pieds sur la face générale de l'édifice, à l'exception de ses deux tourelles octogones aux angles.

La face est comprend la partie qui est réservée aux cabinets d'aisance et à la salle des archives; cette dernière a une saillie de quarante-huit pieds sur la face du bâtiment principal et une largeur de trente-cinq pieds; en d'autres termes, elle forme une aile additionnelle de cette étendue.

L'édifice a cinq lignes de division horizontale, bien distinctes : 1° le cordon des fondations; 2° les assises avec moulures au niveau des fenêtres du rez-de-chaussée; 3° les assises avec moulures aillant jusqu'aux larmiers des croisées du rez-de-chaussée

4° une corniche avec encorbellement et moulures entre le rez-de-chaussée et la mansarde ; 5° une corniche avec encorbellement et moulures terminant la muraille et couronnant l'arcade de la mansarde. De ces divisions, les Nos. 1 et 4 correspondent parfaitement aux autres parties de la construction. L'architecture des différentes divisions ressemble beaucoup à celle de l'édifice actuel. Mais comme on a jugé nécessaire d'augmenter les dimensions des ouvertures des croisées, on a adopté un système de croisées différent de celui du plan originaire. On a construit, pour la même raison, un demi-étage au-dessus du niveau du cordon, et on a diminué en conséquence l'inclinaison inférieure de la mansarde. Ce demi-étage consiste en une arcade de pierre de taille, avec des piliers en pierre de taille et des fûts en granit poli ; les chapiteaux de ces derniers sont sculptés, et la base ornée de moulures. L'arcade a les ouvertures nécessaires pour les croisées.

La tour principale s'élève vers le centre de la façade du Bloc Ouest. Elle a sur le plan 32 x 40 pieds, à l'exception des deux petites tours octogones aux angles. Depuis la ligne de terre en montant, la maçonnerie aura six divisions ; la première se trouve au-dessous du cordon de fondation et renferme du côté ouest le perron principal.

La seconde division contient l'entrée principale et le grand vestibule. Une porte du vestibule conduit à l'une des petites tours aux angles, d'où l'on se rend à la chambre du ministre, qui occupe la troisième division de la tour, au moyen d'un escalier en fer. Cette salle a 20 x 30 pieds, avec une fenêtre en saillie sur le devant. À la droite et à la gauche, des portes donnent sur l'escalier en fer et le lavoir, qui sont tous deux circulaires sur le plan. À part la lumière que produit la fenêtre en saillie, il y a deux croisées, une de chaque côté, et deux autres croisées dans chaque tour aux angles. La fenêtre en saillie offre un corbellement sur la face du mur au moyen d'une série de riches moulures ; elle a des colonnes dont les chapiteaux sont sculptés et les fûts sont en granit, entre les ouvertures des croisées, qui supportent des arches ornées de magnifiques moulures, le tout surmonté d'une belle corniche et du toit avec un couronnement métallique.

La quatrième division est destinée à des bureaux et ouvrira sur le corridor central. Les quatrième et cinquième divisions ont à l'extérieur de petites ouvertures, et n'ont aucun cachet particulier. La sixième division a six croisées à double réseau, dont deux de chaque côté, et une sur la façade et l'autre à l'arrière, dont les claveaux seront sculptés. Au-dessous il y a une corniche en encorbellement ornée de moulures, au milieu de laquelle s'élève un pignon dentelé, percé d'une croisée ronde et surmonté d'un couronnement en fer.

La tour qui est construite en fer est couverte en ardoise dans sa partie inférieure et en cuivre dans la partie supérieure, avec un couronnement en fer.

#### CONSTRUCTION.

Les murs extérieurs sont tous en pierre calcaire, avec de la pierre à parements de Nopean et de Cleveland. À l'exception de la tour principale, le massif des murs extérieurs est en brique ; il y a des vides entre la pierre et la brique. Tous les murs intérieurs à l'exception de ceux de la tour principale, qui sont formés de pierre calcaire, seront en briques et s'élèveront jusqu'au toit. Les dispositions intérieures correspondront à celles que l'on a déjà établies, pour ce qui regarde les traits généraux, mais avec quelques changements dans les détails.

Les planchers reposeront sur des solives en fer laminé et des arches en briques dans lesquelles on fera entrer du béton et du ciment. On placera des tringles en bois sur le béton afin de pouvoir clouer le bois du plancher. Les corridors du premier étage et du rez-de-chaussée auront des planchers en marqueterie.

La couverture principale doit être en fer à l'exception des parties qui seront nécessaires pour les planches de la toiture. Les autres toitures seront en fer galvanisé, et les côtés ou inclinaisons en ardoise. Le couronnement sera en fer forgé, peinturé et doré.

On a l'intention de chauffer l'édifice à la vapeur au moyen du système connu sous le nom de " radiation directe." Toutes les chambres auront des serpentins propor-

tionnés à leurs dimensions, qui seront placés dans l'enfoncement des croisées. L'air-frais entrera au moyen d'ouvertures spéciales dans le mur extérieur. Pour faire disparaître l'air vicié des ventilateurs seront pratiqués au niveau des plafonds des bureaux, etc.

L'alimentation de l'eau se fera de manière à répondre aux besoins des bureaux etc., et à empêcher les accidents causés par le feu. Le système ressemblera sous plus d'un rapport à celui que l'on a établi dans les édifices actuels.

Les châssis seront construits sur un nouveau modèle; ils seront munis de jalousies pour l'été et de doubles fenêtres pour remplacer les jalousies durant l'hiver. Ils sont placés de manière à ce que les salles soient ventilées sans qu'il y ait de courant d'air.

Le peinturage et le vitrage seront exécutés de façon à correspondre à ceux des édifices actuels.

Le plâtrage sera exécuté dans les trois étages et dans une partie du soubassement de manière à correspondre à celui que l'on a déjà fait. Les plans ont été préparés et l'ouvrage se fait sous la surveillance immédiate du premier architecte.

#### BLOC EST—ÉDIFICES DÉPARTEMENTAUX.

Les réparations ordinaires ont été exécutées.

#### ATELIERS.

Ce bâtiment a été achevé et occupé l'automne dernier, et répond bien à l'objet pour lequel il a été construit.

Le mur d'enceinte sur la rue Bank a été prolongé dans le cours de l'été dernier aussi près que possible du fleuve. On a fait les portes d'entrée des ateliers et du "chemin des amoureux." On a utilisé une partie du mur pour les hangars à charbon que l'on a construits.

On prépare maintenant les plans pour les autres murs qui sont nécessaires pour entourer l'espace qu'occupent les ateliers; pour un nouveau séchoir et pour les remises à bois, afin de rendre le tout complet.

Entrepreneurs du bâtiment principal: MM. Mathews, Stewart et Stockland; entrepreneur du mur d'enceinte, M. Toms.

Les murs d'enceinte de la cour des ateliers, du hangar à bois et du séchoir mentionnés dans mon dernier rapport sont achevés. Entrepreneur: M. F. Toms.

De cette façon les ateliers sont tout-à-fait complets et forment l'un des bâtiments précieux sur la côte du Parlement. Toutes ces constructions sont unies et sans aucune décoration.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance immédiate du département.

#### GUELPH.

#### BUREAU DE POSTE, DOUANE ET BUREAU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Les plans ayant été préparés pour ce bâtiment par le département, des soumissions ont été reçues, et le contrat sera adjugé prochainement.

On a l'intention de construire l'édifice sur un emplacement convenable à l'intersection des rues Wyndham et Douglas, et qui fait face au carré St. George. Le plan de l'édifice sera uni—les murs extérieurs seront en pierre calcaire avec de la pierre

de taille pour les parements et des murs de division en brique. Le plan ayant une forme, irrégulière aura environ 70 x 40, et comprendra trois étages au-dessus des trottoirs. Le soubassement, haut de neuf pieds, pourra servir pour l'entrepôt de vérification, le bureau de l'inspecteur du gaz, la chaudière et le combustible, la cave, les cabinets d'aisance, etc. On pourra avoir accès au soubassement, en arrière de l'édifice, au moyen d'une voie inclinée et de marches conduisant du rez-de-chaussée. Le rez-de-chaussée, haut de quatorze pieds, contiendra le bureau de poste proprement dit : 36 x 42 pieds, avec trois entrées publiques, dont une de chaque rue et une faisant face au carré, avec une entrée sur la rue Wyndham pour les employés. On a construit deux voûtes en brique à l'épreuve du feu à cet étage pour le bureau de poste. A l'entrée de la rue Douglas se trouvent le bureau des poids et mesures, et les escaliers qui conduisent au soubassement et aux étages supérieurs.

Le premier étage haut de douze pieds doit servir pour le bureau du revenu et la douane, la grande salle du premier ayant 36 x 22 pieds. La moitié seulement du second étage, ou du grenier, qui se trouve dans la mansarde, comprend des chambres pour le gardien et une grande salle.

On doit pousser les travaux avec beaucoup d'activité cette année afin que l'on puisse occuper l'édifice le plus tôt possible.

---

## TORONTO.

### ENTREPÔT DE VÉRIFICATION,

Ce bâtiment est solidement construit, et la rapidité avec laquelle s'exécutent les travaux fait croire qu'il pourra être occupé à la fin de l'année.

L'ouvrage est fait jusqu'à présent d'une manière satisfaisante.

On prend des mesures pour faire construire un élévateur à vapeur avec une chaudière, des engins et une machine complète.

On a pris des mesures pour acheter le terrain contigu au bâtiment, sur lequel on pourra au besoin construire des hangars. Les murs de ces hangars formeront alors partie d'un autre bâtiment, dans le cas où il faudrait encore plus d'espace.

Architecte: M. W. Irving, Toronto.

Entrepreneur: M. B. Walton.

### NOUVELLE DOUANE.

Les différentes constructions données à l'entreprise ont été achevées et le bâtiment sera occupé prochainement.

Le bâtiment et les terrains sont clôturés de façon à convenir au genre de l'édifice.

Les travaux d'installation sont exécutés par M. B. Walton, l'entrepreneur de l'édifice, sous la surveillance de M. William Irving, architecte.

---

## KINGSTON.

### FORTIFICATIONS.

On prépare les plans nécessaires pour la maison du commandant, car la maison qu'il occupait dernièrement était tellement délabrée qu'il était inutile d'essayer de la restaurer. Le nouveau bâtiment sera construit sur l'ancien emplacement. Il sera fait en briques et aura environ 54 x 40 pieds.

Vu l'étendue de ces constructions, il a été nécessaire de faire des réparations considérables. Si elles sont légères prises séparément, elles forment réunies une quantité considérable.

Le collège militaire a été occupé le 1er juin 1876; on a fait depuis de légères modifications et additions.

Des plans d'ensemble ont été préparés et approuvés par le département pour tous les bâtiments. Ils forment trois côtés d'un carré avec des corridors qui les relient, chaque bâtiment se trouvant distinct, dans le but d'éviter les accidents causés par le feu.

On est sur le point de commencer la partie centrale en conformité de ce plan. Le bâtiment principal aura 150 x 52 pieds et quatre étages avec des ailes de 28 x 35 et de 50 x 20. On a l'intention de faire tailler la pierre et de faire exécuter autant de travaux que possible par les détenus du pénitencier.

Il faudra pourvoir à la construction des remises et clôtures.

Architecte surveillant : M. R. Gage, de Kingston.

## PROVINCE DE QUÉBEC.

### MONTREAL.

#### NOUVEAU BUREAU DE POSTE.

Cet édifice sera achevé, à l'exception de l'installation qui doit être terminée à la fin de septembre, date où il pourra être occupé.

Architecte : M. H. M. Perrault. Entrepreneurs de l'installation : MM. Allard et Dufort; des boîtes à serrures, MM. Chanteloup et Mitchell, tous de Montréal.

#### ENTREPÔT DE VÉRIFICATION

Les contrats pour la construction de cet édifice ont été signés, et l'on travaille actuellement aux murs.

La lenteur du conseil de ville à accepter l'offre du gouvernement pour l'achat d'un lot dont il avait besoin pour élargir la rue, a retardé le commencement des travaux, mais une fois l'offre acceptée, on s'est mis immédiatement à l'œuvre.

La bâtisse doit être unie, mais solide et spacieuse. Les murs extérieurs se composent de pierre calcaire grise de Montréal; les murs intérieurs sur lesquels reposent les solives sont en brique et voûtés dans le but de faciliter les dispositions des marchandises. On a adopté une amélioration dans cette bâtisse, en ce sens qu'on a abaissé le chemin à lisses, de façon que la partie supérieure des wagons ou camions à charger ou à décharger soit de niveau avec le plancher. On va établir des chemins à lisses à travers la bâtisse, depuis la rue Commune jusqu'à la rue McGill, puis de la rue Commune à la ruelle en arrière de la bâtisse.

On placera des palans mûs par la vapeur, dans les différentes parties de la bâtisse, de sorte que les marchandises puissent être portées d'un plancher à un autre ou de la rue à aucun plancher.

On a laissé un espace à la jonction des rues Commune et McGill pour construire, si cela est nécessaire, des bureaux pour le canal Lachine; la localité est centrale et convient bien pour les officiers et pour le public.

Tous les travaux avancent d'une manière satisfaisante. On pense que le toit sera posé de bonne heure l'automne prochain, et que les travaux à l'intérieur seront achevés durant l'hiver, de sorte que l'édifice puisse être occupé le printemps prochain.

Architectes, MM. Bourgeau et Leprohon, entrepreneurs; MM. Bourgoïn et Lamontagne, tous de Montréal.



## QUÉBEC ET LEVIS.

## FORTIFICATIONS.

On a fait durant l'année beaucoup de réparations nécessaires. L'ouvrage s'est fait à la journée sous la surveillance de M. L. P. Gauvreau, architecte.

## PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

## ST. JEAN.

## NOUVEAU BUREAU DE POSTE.

Tout l'ouvrage donné à l'entreprise est achevé, et l'édifice est actuellement occupé MM. Sterling et Emery ont fait les travaux d'installation. Architecte, M. Matthew Stead.

## DORCHESTER.

## PÉNITENCIER DES PROVINCES MARITIMES.

Le département fait actuellement préparer les plans pour cet édifice qui sera construit près de Dorchester, N.-B.

L'édifice est bâti de façon à pouvoir être agrandi plus tard ; il sera cruciforme, et quatre ailes viendront aboutir à une salle centrale ou rotonde. Trois de ces ailes sont destinées à des cellules, et l'autre doit être occupée par le préfet et ses officiers.

La salle ou rotonde qui aura 60 pieds de longueur sur 40 de large, est éclairée par des croisées placées au-dessus des toitures des ailes adjacentes, et par une lanterne dans le toit. On a placé des galeries tout à l'entour de niveau avec les galeries qui conduisent aux cellules. On a établi un système de ventilation dans la partie vis-à-vis l'aile qui doit être occupée par les officiers, lequel se lie à chacune des cellules.

Dans le soubassement qui se trouve sous la salle il y a six cachots, ainsi que les appartements où l'on a placé la chaudière et le combustible ; un tuyau de l'appartement où est la chaudière communique avec le tuyau à fumée qui traverse le conduit de l'air vicié.

Il y a quatre postes d'observation dans la salle centrale, et ils sont situés à l'intersection des ailes. Les gardiens pourront ainsi parfaitement surveiller les prisonniers à l'intérieur comme à l'extérieur.

L'aile destinée à l'administration a quatre étages, et contient les appartements du préfet et des différents officiers. Il y aura une chapelle à l'arrière, un rez-de-chaussée, et une chambre adjacente pour le chapelain. Le premier étage est réservé pour les salles des malades.

On se propose de construire les cellules en pierre de taille, et de les séparer des murs extérieurs au moyen d'un corridor large de 10 pieds que l'on pratiquera à l'entour de chacune des ailes destinées aux cellules. Les cellules ont quatre étages ; les trois étages supérieurs sont munis de galeries qui se prolongent autour de la salle centrale et qui se relient au rez-de-chaussée au moyen d'escaliers en fer.

On se propose de construire l'édifice avec une pierre que l'on trouve dans les alentours ; le toit sera en ardoise. Le bâtiment pourra loger 360 prisonniers ; on a l'intention pour le présent de construire une aile seulement pour les prisonniers et l'autre pour les fins de l'administration. Les autres ailes seront construites par les prisonniers dans le cas où elles seraient nécessaires.

On doit demander bientôt des soumissions, de sorte que l'ouvrage pourra s'exécuter durant l'hiver.

---



---

**PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.**


---

**HALIFAX.**
**ILE LAWLOR—HÔPITAL DE LA QUARANTAINE.**

On a construit une petite jetée avec une cabane pour les chaloupes sur l'emplacement de l'ancien quai de Lawlor. On a amélioré la route qui conduit de l'hôpital au cimetière et de la maison de l'éconôme à la jetée. Architecte : M. William Elliott, d'Halifax.

---

**PICTOU.**
**DOUANE.**

Les travaux donnés à l'entreprise sont presque achevés ; le bâtiment pourra être occupé cet automne. Architectes : MM. Sterling et Dewar, d'Halifax. Entrepreneurs : MM. W. L. et J. A. Dodge.

---

**SYDNEY, C. B.**
**HOPITAL DE LA MARINE, BATTERY POINT.**

On a acheté au commencement de l'année dernière l'emplacement de ce bâtiment, qui est actuellement en voie de construction, et couvre une superficie de 2,200 pieds. L'édifice est avantageusement situé et est presque achevé ; le terrain est bien égoutté. Il repose sur une fondation en pierre ; il y aura une cave au-dessous de la cuisine. Le plan a la forme de la lettre L, et la partie inférieure de la lettre est destinée à la cuisine et à l'infirmerie. La partie supérieure ou verticale de la lettre L représente les salles des malades. L'extrémité de la salle des malades—dix pieds—est séparée de la salle principale des malades affectés de maladies contagieuses. Les salles des malades sont bien éclairées sur les côtés et aux extrémités, et sont parfaitement aérées au moyen de lucarnes au-dessus de chaque croisée, de trois ventilateurs dans le toit et de tuyaux. La salle principale a 41 pieds de long sur 20 de large, et elle peut contenir 20 patients. A l'extrémité des salles des malades, adjacentes à la cuisine, se trouvent les chambres des garde-malades munies de croisées qui donnent vue sur la salle des malades, et les escaliers qui conduisent au rez-de-chaussée qui comprend la cuisine, les salles des garde-malades et quatre chambres destinées aux officiers.

Le bâtiment est solidement construit en bois et le toit est couvert en bardeaux.

Les plans ont été préparés par le département qui a eu aussi la surveillance des travaux.

Entrepreneur : William Abner MacLean.

---



---

## PROVINCE DE MANITOBA.

---

### WINNIPEG.

---

#### DOUANE, BUREAU DE POSTE, BUREAU DES TERRES ET DU REVENU.

La douane et le bureau des terres sont achevés et sont maintenant occupés.

Quant aux bureaux de poste et du revenu, il reste encore à faire les travaux d'installation et autres qui sont nécessaires pour adapter ces bâtiments aux fins pour lesquelles ils ont été construits. On croit qu'ils seront occupés dans deux ou trois mois.

Architecte, M. J. P. M. Lecourt. Entrepreneur, M. Joseph Wood.

#### PÉNITENCIER.

Le toit de cet édifice est posé et tout l'ouvrage à l'extérieur est achevé ainsi qu'une bonne partie de l'intérieur. Cet édifice sera achevé et pourra être occupé cet automne. Les travaux avancent d'une manière satisfaisante. Ils ont été exécutés sous la surveillance du département. Dès que les détenus seront transférés dans le nouvel édifice, on pourra utiliser leur travail.

Entrepreneurs, MM. Morrison et Barclay, de Guelph, Ontario.

---

## PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

---

### WESTMINSTER.

---

#### PÉNITENCIER.

L'ouvrage s'est fait jusqu'à cette date d'une manière satisfaisante. Le toit de l'édifice est posé, et tout l'ouvrage extérieur est fait. On croit que le bâtiment sera entièrement terminé et pourra être occupé de bonne heure le printemps prochain.

Architecte surveillant : Hon. B. W. Pearse. Entrepreneurs, MM. Kinsman et Styles.

---

## PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOARD.

---

### SOURIS.

#### HÔPITAL DE LA MARINE.

On a acheté un emplacement convenable pour cet édifice à Souris, au nord de la ville, au commencement de l'année dernière. L'édifice a été depuis construit. La partie consacrée à l'administration comprend au principal étage, la salle des garde-malades,

---

la salle de surveillance, la cuisine, le lavoir de cuisinie, le garde-manger, la dépense et la salle d'entrée. Le rez-de-chaussé renferme trois chambres à coucher. La salle des malades est éclairée sur trois côtés et peut contenir huit lits; il y a un ventilateur dans le plafond qui traverse le toit et se termine par des lucarnes. On pourra obtenir au besoin de la ventilation par les lucarnes placées au-dessus de chaque croisée.

Ce bâtiment est construit en bois et le toit est recouvert en bardeaux.

Les plans ont été fournis par MM. Sterling et Dewar, architectes, Halifax, N.-E.

• Entrepreneur, M. John McCormack. L'ouvrage a été exécuté sous la surveillance du département.

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

THOS. SCOTT,  
*Premier architecte, Travaux Publics.*

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

## ANNEXE No. 18.

## HAVRE DE TORONTO.

OTTAWA, 20 avril 1876.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions de l'honorable ministre, j'ai l'honneur de faire rapport sur le havre de Toronto, dans le but spécialement d'examiner le meilleur mode d'affecter la balance du crédit parlementaire, savoir : \$17,700.

J'ai fait remarquer dans mon premier rapport que l'amélioration la plus urgente était l'approfondissement et le redressement de l'entrée ouest. Il serait inutile de répéter à l'honorable ministre les arguments que j'ai déjà fait valoir, mais je puis ajouter que rien n'est survenu qui puisse modifier l'opinion que j'ai déjà énoncée.

Les inconvénients actuels du havre de Toronto proviennent de son peu de profondeur et du fait qu'il a besoin d'être redressé à l'entrée ouest. La profondeur actuelle varie de dix à onze pieds au niveau ordinaire : On peut faire disparaître ces inconvénients si l'on veut affecter le montant nécessaire dans ce but. Quoiqu'il ne m'appartienne pas de m'occuper des inconvénients généraux du havre, il est de mon devoir de faire observer qu'aucun quai n'a plus de douze pieds de profondeur à l'extrémité. Si important qu'il soit, ce fait ne détruit pas la capacité extraordinaire de ces eaux. Si l'on prolongeait les quais actuels de quelques centaines de pieds dans chaque cas, nous obtiendrions une profondeur de seize pieds, laquelle serait d'ici à plusieurs siècles le niveau de la navigation normale dans le lac Ontario. Il n'est pas improbable que l'on augmente la largeur de l'Esplanade. Si cette amélioration se fait, il faudra de toute nécessité prolonger les quais dans une eau plus profonde.

D'un autre côté, on peut dire que l'entrée est considérée par le département comme une partie secondaire de la ligne principale de la navigation. On a trouvé du roc à l'emplacement du quai de la Reine. Ce roc s'avance à l'est à l'eau profonde, et par eau profonde j'entends seize pieds. C'est ici que le chenal devrait être élargi et redressé de façon à lui donner une largeur de 300 pieds, sur une distance de 2,750 pieds à l'est jusqu'à une largeur de 400 pieds. On voit par la carte qu'il faut suivre une ligne courbe pour effectuer cette communication. Plus tard on pourra faire disparaître la ligne courbe et approfondir la ligne sud du chenal. Si l'on excepte une lisière sur la côte sud, longue de 1,200 pieds, où il faudra enlever environ trois pieds de terre, soit à peu près 18,000 verges cubes, tous les déblais devront se faire dans le roc. Les déblais à l'ouest devront se faire dans le gravier sur un parcours de 1,350 pieds, si l'on veut établir la communication avec l'eau profonde du lac, la largeur du chenal étant portée graduellement à 500 pieds.

Quant aux excavations dans le roc, on a voulu faire cette opération au moyen d'un dragueur, à raison de soixante centins la verge, mais le résultat n'a satisfait ni les commissaires du havre ni l'entrepreneur.

Quant aux excavations dans la terre, je ne vois pas pourquoi elles ne se feraient pas de la même manière que les autres opérations du même genre ; aussi, je recommande respectueusement que des soumissions soient demandées par des annonces dans les journaux, lorsque cela sera nécessaire, pour l'exécution de l'ouvrage à tant l'heure, sous le contrôle du département.

On ne sait trop réellement si le roc se prêterait au creusage. Si l'on tient compte du fait qu'il est nécessaire généralement de creuser à une profondeur de quatre pieds pour avoir un chenal de seize pieds, on voit que cette opération exige une attention plus qu'ordinaire. Le succès du nitro-glycerine comme agent explosif pourrait faire

croire à son utilité dans ce cas, et j'ai l'honneur de recommander que l'on fasse un effort pour mettre à l'épreuve son efficacité. Si ces opérations se faisaient pendant quelques semaines sous le contrôle d'un surveillant, tout comme à Kingston, on pourrait bientôt connaître la nature du roc et le coût du déblai. L'honorable ministre pourrait ensuite décider s'il doit continuer les travaux de cette façon ou par contrat. Je demande en conséquence l'autorisation de prendre les mesures nécessaires pour faire enlever une partie du roc par des travailleurs à la journée, sous la direction d'un surveillant.

Si cette recommandation est adoptée je pourrai bientôt déterminer le coût du déblai, ainsi que la dépense respective nécessaire pour enlever le roc et le draguer. De cette manière, l'honorable ministre peut toujours adopter la meilleure ligne de conduite, tout en étant certain que le crédit affecté à cette fin sera dépensé d'une manière économique.

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

**WILLIAM KINGSFORD,**  
*Ingénieur.*

F. BRAUN, Ecr., secrétaire,  
Département des Travaux Publics.

## ANNEXE No. 19.

## EXAMEN DU TUNNEL DU CHEMIN DE FER DE LA RIVIÈRE DÉTROI.

OTTAWA, 8 avril 1876.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de faire rapport sur le résultat de l'examen de la rivière Détroit près d'Amherstburg, qui a été fait dans le but de déterminer la praticabilité d'un tunnel de chemin de fer—entreprise qui a été conçue dans les intérêts généraux de tous les chemins de fer qui se reliait au réseau des voies ferrées du Michigan, mais qui a pour objet principal d'éviter les obstacles qu'offrent à la navigation les ponts de chemins de fer ou la construction de jetées considérables.

Cette question doit être considérée à différents points de vue :

10. L'opportunité de creuser un tunnel en vue des obstacles qu'un pont de chemin de fer offrirait à la navigation.
2. Les différents lieux où un tunnel est praticable.
3. Les avantages qu'offrirait le lieu choisi.
  - [a] La nature du sol à creuser.
  - [b] La communication avec les chemins de fer.
40. Les dimensions du tunnel pour une voie simple ou double.
50. La forme du tunnel, les dimensions requises étant plus considérables que celles qui étaient nécessaires jusqu'à présent, vu la plus grande largeur des wagons Pullman.
60. La nature de l'examen.
70. Les accidents à prévoir dans l'exécution des travaux ; la nécessité d'un système complet d'égoûts pour le tunnel et ses abords, et les mesures à prendre pour que la neige n'interrompe pas la circulation en comblant les tranchées.
80. Le coût de ces travaux, y compris les abords et la voie.
90. La période de temps nécessaire pour les mettre en pleine opération.

1. Depuis des années on s'occupe de la praticabilité d'obtenir une communication par chemin de fer sur la rivière Détroit au moyen d'un pont ou tunnel, afin d'obvier à la difficulté de maintenir nos communications avec le Michigan durant nos hivers rigoureux. Le fait même de la position géographique de cette partie du Canada ouest, qui offre la ligne de communication par chemin de fer la plus directe entre l'est et l'ouest, avec une pente comparativement facile, démontre que la route restait incomplète tant qu'on n'aurait pas établi une communication de quelque manière, en traversant la rivière au-dessus ou au-dessous des eaux, aux extrémités desquelles aboutissent ces voies de communication. La construction du pont suspendu de Niagara rendait nécessaire une communication semblable à l'autre extrémité, et quoique la question ait été débattue avec chaleur, on semble avoir perdu de vue le véritable point de vue sous lequel elle doit être traitée.

La véritable question est de savoir si l'on peut mieux obtenir cette communication,—que tout le monde admet être une nécessité,—par un tunnel ou par un pont. Jusqu'à présent les représentants des intérêts des chemins de fer, qui étaient identiques jusqu'à ces dernières années avec ceux du Grand-Occidental, favorisaient la construction d'un pont à la rivière Détroit, et il y a lieu de croire qu'ils étaient un peu hostiles à la construction d'un tunnel.

En 1873, la question de bâtir un pont sur le chenal entre les lacs Huron et Érié a été soumise par le gouvernement des États-Unis à une commission d'officiers, composée de membres éminents du corps du génie attaché à l'armée américaine. Cette question fut étudiée avec soin sous tous ses aspects par cette commission. Aussi son rapport témoigne beaucoup d'habileté et traite les différents points à prendre en considération d'une manière franche et claire. Je dois dire que ce rapport m'a été très utile et que mon opinion est parfaitement d'accord avec celle qu'il exprime, savoir " qu'on ne saurait construire aucun pont-levis pour le passage des navires, qui ne soit un obstacle sérieux à la navigation."

Cette chambre s'est réunie le 12 mai 1873, et l'affaire fut discutée devant elle par les intéressés. Au bout de quelques jours elle s'est ajournée au 4 novembre, pour avoir des renseignements sur la rapidité et la direction des courants, la nature du fond, etc. Pendant ce temps, il fut tenu un registre des navires fréquentant cette rivière.

Lorsque la Chambre s'assembla, elle fut mise en possession de nouveaux renseignements et un rapport fut rédigé portant la date du 23 décembre 1873. Nous avons donc le rapport d'une enquête systématique, et ses conclusions ne sauraient être autrement que bien vues.

On ne doit pas perdre de vue, cependant, que ce rapport ne repose que sur des statistiques américaines.

D'après ce rapport, 40 pour cent de tout le commerce côtier et étranger des États-Unis représentent le trafic des lacs du nord, desservi par  $\frac{1}{3}$  des navires américains.

27,000 navires passent annuellement par cette route, et sur ce nombre 20,000 ont une mâture de 80 à 160 pieds. De ces navires, bon nombre sont des remorqueurs, et le total des passages peut être porté à 15,000.

Le fret transporté sur ces lacs est de neuf millions de tonnes.

Le fret voituré en 1873 pour le Grand Occidental a été évalué à  $\frac{1}{10}$  de cette quantité.

Depuis, le chemin de fer du Sud du Canada a été ouvert à la circulation, et ces chiffres ont pu changer, mais l'écrivain n'est pas en mesure de dire jusqu'à quel point.

Ceux qui veulent un pont ont prétendu qu'une correspondance non interrompue augmenterait considérablement le trafic par voie ferrée, que le nombre de navires diminuerait en conséquence, et que le besoin d'un pont tournant ne se ferait pas aussi vivement sentir qu'aujourd'hui.

Le pont projeté devrait avoir un passage de 12 pieds et reposer sur des piles distantes de 200 pieds, y compris deux ponts-levis offrant chacun un passage de 166 pieds.

Nous allons reproduire immédiatement quelques-unes des remarques faites à ce sujet :

“ S'il était permis aux navires de passer par le pont-levis, les trains de chemins de fer seraient exposés à des retardements plus qu'ils ne l'ont été jusqu'ici aux passages d'eau. D'après le registre tenu par la Chambre, dans le seul mois de juin 1873, le pont tournant aurait été ouvert 361 fois pendant 20 minutes au plus; 93 fois pendant 30 minutes au plus; 20 fois pendant 45 minutes et une fois pendant une heure et quart, pour livrer passage aux navires seulement dans un sens. Ce calcul est basé sur la supposition qu'il faut 12 minutes pour fermer le pont pour qu'un train passe et pour le rouvrir.

“ Si ce service prenait 14 minutes, le pont resterait une fois ouvert pendant deux heures et demie; mais les navires passant dans l'autre direction pourraient tenir ouvert l'autre pont lorsque le premier serait fermé, ce qui retarderait encore d'autant le passage des trains.”

Ainsi, examiné au seul point de vue de l'intérêt des chemins de fer, il est douteux qu'un pont-tournant satisfèrait aux exigences, vu le nombre incalculable d'interruptions auxquelles il donnerait lieu. Le mode actuel de transport des voyageurs et du fret sur un passage d'eau offre au moins cet avantage que le bac, excepté lorsque la rivière est remplie de glaces—se rend de suite à l'autre rive, mais rien n'assurerait, même à un train ordinaire de voyageurs que la correspondance avec le pont ne serait pas interrompue. Par rapport au passage en question, ce continent n'a aucune rivière qui peut être comparée à celle-ci. A part des grands vapeurs et de quelques remorqueurs, on ne voit que peu de navires sur l'Hudson quelques milles en amont de New-York.

Ce qui peut étonner beaucoup c'est le très petit nombre d'embarcations qui se voient sur le Mississippi. D'un autre côté, la rivière Détroit est la seule route par où doit passer le trafic des lacs, et des localités sur son parcours contribuent pour une large part à ce trafic.



Il n'arriverait donc que bien rarement que le pont ne fut pas ouvert. Dans le transport du fret, une heure de retardement tire peu à conséquence, mais il n'en serait pas de même à l'égard des voyageurs. La grande partie des voyageurs sur les voies ferrées traversant la section occidentale d'Ontario sont des Américains venant ou à destination de l'ouest, et qui, dans chaque cas, ont à traverser la rivière Détroit. Un train déjà en retard et arrivant sur le côté canadien ne trouverait guère son compte dans un nouveau retardement occasionné par l'ouverture du pont-tournant. Il est aussi assez probable que de cet état de choses il résulterait autant d'inconvénients pour la navigation que pour les chemins de fer.

Avec un tunnel, rien de semblable ne serait à appréhender, car, toujours il offrirait un passage libre en chaque sens.

Ainsi, théoriquement parlant, et dans l'intérêt des compagnies de chemin de fer, je crois que l'on peut affirmer qu'un tunnel serait préférable, et que les interruptions que la navigation a à subir s'opposent fortement à la construction de tout pont qui ne serait pas assez élevé pour offrir un libre passage en tout temps.

2. Trois localités ont été indiquées pour l'emplacement du tunnel. Quoique l'on puisse dire que, généralement, l'entreprise n'offrirait aucune difficulté insurmontable sur la rivière Ste. Claire, il n'y aura, en réalité, qu'à choisir entre deux points, l'un en face de la cité de Détroit et qui établirait une correspondance avec Windsor, et l'autre au nord d'Amherstburg, où l'examen actuel a été fait.

Le chemin de fer Grand Tronc a son passage d'eau à Sarnia.

D'après le rapport ci-dessus cité, le bureau des ingénieurs américains déclare que la compagnie du Grand-Tronc ne paraît désirer qu'un pont soit construit à Sarnia, et qu'elle ne lui a pas fourni de renseignement quant au fret qu'elle traverse là."

Le premier de ces points est confirmé par mon expérience. Même dans les plus grands froids de l'hiver, le passage est toujours libre à Sarnia. La glace au pied du lac Huron fait obstacle à la descente de la glace du lac, et au lieu où le passage est établi le courant est si rapide que l'eau est toujours libre.

Au passage d'eau du chemin du Sud du Canada, à Courtright ne serait pas préféré un pont ou tunnel. Il est évident que si le fret peut être traversé à Amherstburg, une compagnie ne fera pas une telle dépense à quelques milles au nord quand elle a droit de passage plus bas. Quand même les chemins de fer du Michigan pourraient se mettre en correspondance avec la ligne aboutissant à Courtright, cette dernière ne serait tout de même qu'un embranchement pour le transport du fret et des voyageurs tant que le passage serait libre, et quand la rivière serait obstruée par les glaces il faudrait recourir à la correspondance d'Amherstburg.

Il n'y a donc de choix à faire qu'entre Détroit et le passage de l'île Stony à la Grosse-Ile.

En 1872, un tunnel, a été commencé au premier de ces endroits, mais il a été ensuite abandonné. Cependant, et d'un autre côté, l'opinion que l'on aurait dû persévérer dans cette entreprise semble prévaloir, tandis que de l'autre l'on est d'avis que sa réussite n'a pas été beaucoup désirée ; mais quelques-uns affirment que ces deux manières de voir ne sont pas fondées. Les dangers résultant de l'émanation de gaz méphitiques ont été beaucoup exagérés. Deux hommes, seulement, ont été suffoqués, et dès que l'on a employé un nouvel appareil de ventilation, l'inconvénient en question ne s'est plus fait sentir. Rien, non plus, ne fait croire que l'on ne se serait pas rendu maîtres de l'eau au moyen de fortes pompes.

Dans un mémoire lu devant la société des ingénieurs de Louisville, M. Chesebrough, actuellement ingénieur de la cité de Chicago, a fait une description du tunnel, et déclaré cette entreprise tout-à-fait praticable. La seule question par lui soulevée a été l'emploi judicieux des fonds nécessaires à sa construction. Le calcaire est à 110 pieds au-dessous du niveau de la rivière et recouvert par du tuf et de l'argile blême endurcie dans laquelle des veines de sable se rencontrent. On rapporte que le prix de revient du tunnel a été évalué à \$2,000,000. Quant à l'abandon de cette entreprise, le motif donné est que l'on pourrait construire un pont à beaucoup moins de frais et beaucoup moins de temps.

A Amherstburgh l'entreprise aurait de bien moindres proportions. Le fond de la rivière est formé de roc uni, et rien ne fait croire qu'il ne pourrait être miné facilement.

Dans ses réponses aux questions que lui fit la commission des ingénieurs, M. Finney, qui était alors le premier ingénieur du chemin de fer du Sud du Canada, a dit " que le roc était tellement veiné que la construction d'un tunnel à Amherstburgh serait chose comparativement facile."

J'ignore sur quoi s'appuie cette opinion, car, quelle que soit la nature du roc, on ne peut guère supposer qu'un tunnel pourrait être percé sous une rivière navigable sans qu'il soit exposé à être rempli par l'eau s'écoulant par les veines; mais ce serait trop hasarder que d'affirmer que cet écoulement ne pourrait être maîtrisé, et aucun fait que je connaisse ne pourrait justifier telle opinion.

Les avantages devant résulter du choix de cet emplacement peuvent se particulariser ainsi: La navigation des lacs est réglée par le canal St. Pierre, dont la profondeur est de 16 pieds. Aux Lime Kilns, les travaux de la dernière saison ont donné des lignes ascendante et descendante d'une profondeur de 14.5 pieds; mais on ne doit pas considérer que cette profondeur est définitive, car il n'est pas improbable que le gouvernement des Etats-Unis contribuera à la faire porter à 16 pieds.

A l'emplacement suggéré pour le tunnel il y a un chenal de 1,900 pieds de large et de 16 de profondeur. Il est aussi à croire que les autorités américaines finiront par donner une profondeur de 19 pieds à la navigation des lacs—c'est-à-dire la même profondeur que dans le lac Ste. Claire. Au lieu en question il y a un chenal de 950 pieds de large et de 19 de profondeur.

Le passage en droite ligne est interrompu par un îlot appelé Stony Island, lequel se trouve sur le territoire des Etats-Unis. Un chenal le sépare de la Grosse-Ile. Le grand chenal américain sépare l'île de la terre-ferme. Les distances sont comme suit:

De la rive canadienne à l'île Stony. ....	3,700 pieds
A travers l'île.....	2,000 "
De l'île Stony à la Grosse-Ile .....	1,100 "

La distance à travers la Grosse-Ile peut être portée à 8,550 pieds. Son étendue permettrait à l'abord occidental du tunnel d'atteindre la rampe voulue avant que les eaux du chenal américain ne rejoignent celles qui le sépareraient de la terre-ferme. Il est possible qu'aucun autre point de la rivière n'offre autant d'avantages naturels et aussi peu de difficultés à surmonter. Il sera parlé ailleurs de la nature du roc.

Par sa situation, cet emplacement faciliterait la correspondance du tunnel aux deux chemins de fer directement intéressés à sa construction.

Avec le passage d'eau que possède le Grand Tronc à Sarnia et le puissant bac qui en fait la desserte, il est évident que cette compagnie ne ressent guère le besoin d'établir une correspondance avec le Michigan au moyen d'un pont ou d'un tunnel; mais s'il arrivait que ses trains fussent obligés de prendre le tunnel, la correspondance pourrait se faire à London, et de là par le Grand Occidental à St. Thomas, où le chemin de fer Sud du Canada pourrait être suivi jusqu'à Amherstburgh.

L'emplacement examiné est sur la ligne même du Sud du Canada. La construction du tunnel rendrait inutile le pont de bois entre l'île Stony et la Grosse-Ile et permettrait de faire disparaître les jetées et quais, qui, sur le côté canadien, ont si fortement accéléré le courant.

La correspondance du Grand Occidental avec le tunnel pourrait se faire par une ligne de 15 milles depuis Windsor, mais en prenant 18 ou 20 milles de la voie du Sud du Canada, 6 ou 7 milles suffiraient.

En outre des avantages mentionnés le passage examiné offre encore celui du minimum du percement sous l'eau, en un mot, il réduirait à 9,800 pieds la longueur du tunnel proprement dit. La nature du terrain rendra facile le percement des puits, et sans dépense extraordinaire les travaux pourraient être commencés sur plusieurs points et promptement terminés.

3. Les fondations du tunnel seront le roc même. Par le profil du passage sous l'eau et de la position du roc, on peut inférer que dans un autre âge la rivière Détroit était plus large qu'à présent à cet endroit.

La roche appartient à la formation cornifère. Elle occupe la base de la couche devonienne. Elle est presque la plus élevée des séries de la géologie canadienne, les schistes hamiltoniens et le groupe Chemung et du Portage étant les seules plus élevées. Elle varie de couleur en différentes localités. Ici elle est d'un jaune foncé et très propre à la construction, car elle se trouve en lits d'un à deux pieds d'épaisseur. Une carrière de cette pierre est exploitée dans le voisinage. Elle renferme beaucoup de fossiles, principalement des zophytes, des brachyopodes, des lamellibranches et quelques crustacés, des trilobes et des orthocères.

Elle est massive et à grain fin.

D'après le plongeur, le fond de la rivière est uni et solide, mais certains faits portent à croire que ce roc est crevassé, et si cela est, le tunnel aura besoin d'un revêtement complet.

Cette roche est fortement bitumineuse et fréquemment elle renferme des fossiles de coraux et de crinoïdes souvent saturés de pétrole ou huile de roche. On trouve ces fossiles en plus grand nombre dans certaines bandes, et si là il en est qui soient saturés d'huile, ceux que l'on trouve au-dessus et au-dessous ne le sont pas. On a conjecturé que c'est dans ces roches que le pétrole se forme et qu'il arrive à la surface après avoir traversé les schistes hamiltoniens. L'huile se voit généralement sur la ligne de la grande anticlinale, qui traverse la péninsule occidentale, ou sur ses ondulations secondaires. On suppose que le pétrole s'infiltré à travers cette couche avec l'eau, et qu'étant plus léger que celle-ci il se tient à la surface.

De ces faits on doit certainement inférer que ce roc a des fissures, et bien qu'à Malden l'affleurement soit en couches suffisamment de niveau et parallèles, on ne peut espérer qu'il soit aussi compact qu'une roche plus ancienne et par conséquent imperméable. D'un autre côté, il ne serait pas logique de supposer que sous le lit de la rivière il n'y aurait pas de suintement par les veines de ce roc. Ainsi, les frais d'un revêtement en brique seraient inévitables. Si on l'eût trouvé possible, on aurait sans doute creusé quelques pieds carrés afin de constater avec quelle facilité les travaux pourraient se faire, et aussi pour pouvoir juger de la porosité du roc, mais comme le parlement n'a pas accordé de crédit à cette fin, on ne s'est pas cru justifiable de faire cette dépense.

4. Quant aux dimensions du tunnel, la question pécuniaire n'aura pas l'effet d'amoinrir les résultats qu'on attend de sa construction. Il importe surtout qu'il soit construit sur un point où la desserte du trafic ne pourra être interrompu. Les voyageurs et le fret devront pouvoir le franchir sans obstacle et à temps pour prendre les trains sur l'autre côté de la rivière.

La distance totale de la descente de la rampe actuelle pour atteindre la même rampe à la Grosse-Île, est de 4.46 milles, et borner ce parcours à une simple voie ne contribuerait pas peu à neutraliser les avantages devant résulter du tunnel. On pourra dire qu'en été ces avantages ne seront guère sensibles; qu'en cette saison les retards se bornent à quelques minutes, et que ce ne sera que pendant les hivers très-rigoureux que le tunnel sera vraiment utile; mais dès à présent les retardements sont la cause de beaucoup d'inconvénients aux deux passages de la rivière Niagara. Le pont suspendu et le pont international n'ont qu'une simple voie. Peut-être que les circonstances ont exigé qu'il en fut ainsi, mais les fréquentes interruptions que subit ainsi la desserte du commerce sont parfois la cause de fâcheuses conséquences, et chacun regrette qu'il ne soit pas remédié à cet état de choses.

Le tunnel sera à voie double, et tout d'abord construit d'une manière permanente. Quand il s'agit d'un pont, il est généralement de règle que, bien que ce pont doive être à voie simple, l'on en construise les fondations tout comme s'il devait être à double voie, et l'on en bâtit aussi les piles à une certaine hauteur au-dessus du niveau de l'eau basse, de manière que lorsque l'augmentation du commerce ou de la prospérité des propriétaires nécessite ou permet l'addition d'une deuxième voie, la

chose puisse facilement se faire. Il n'en est pas de même pour un tunnel. Son état primitif est son état permanent. Il n'y a aucune possibilité de l'élargir devant les besoins croissants du commerce. Le seul moyen de doubler la voie est de construire un nouveau tunnel longeant le premier. L'importance des frais additionnels qu'entraînerait une semblable éventualité, est évidente. Tandis qu'en construisant tout d'abord un tunnel à voie double, on aura une construction complète et permanente, et coûtant aussi peu que possible. Un tunnel à voie simple peut sans doute être construit à moins de frais qu'un tunnel plus considérable, mais la somme économisée dans ce cas ne saurait être proportionnelle à la différence d'utilité entre les deux constructions, le tunnel simple doit avoir  $\frac{2}{3}$  de la largeur du tunnel double, et presque la même hauteur, tandis que les frais d'épuisement sont presque les mêmes. On peut donc dire qu'il n'y a pas d'analogie entre un pont et un tunnel. Le premier peut aisément être élargi, tandis que le second ne saurait l'être que par une nouvelle construction identique à la primitive. Quel que soit le coût d'une double voie, même si l'on démontre que d'ici à quelques années une double voie n'est pas indispensable, il est plus sage de faire tout d'abord une construction définitive et n'exigeant aucuns frais ultérieurs d'augmentation.

5. Les tunnels de ce continent ont besoin d'être plus grands que ceux construits jusqu'à présent en Europe. Cette différence est due aux dimensions des wagons Pullman. Il n'y a pas de doute que la largeur des voies ferrées du Canada, qui jusqu'à dernièrement a été de 5 pieds 6 pouces, a contribué à faire donner plus de largeur aux wagons ordinaires de voyageurs. Jusqu'aux dernières années la largeur normale entre les rails était de 6 pieds. Le principal argument en faveur de la réduction des voies ferrées à une largeur de 4 pieds  $8\frac{1}{2}$  pouces était dans le fait que cette largeur est suffisante et que tout excédant constituait une dépense inutile. La voie de 4 pieds  $8\frac{1}{2}$  pouces a donc remplacé la voie en usage; chose qui arrive rarement, l'application première du système lorsque encore à son enfance, a été trouvée plus parfaite que les améliorations qu'on a subséquemment tenté d'y apporter.

La réduction de la voie ferrée n'a cependant fait aucunement diminuer la largeur des wagons, et le wagon Pullman, qui n'est en réalité qu'un charriot de première, a besoin d'être aussi large que possible pour pouvoir offrir toutes les commodités regardées comme indispensables sur ce continent. Sa largeur actuelle est de 10 pieds 6 pouces.

Le tunnel Hoosac, dans le Massachusetts, est la dernière construction de cette nature. Il a 4.36 milles de longueur. L'idée qui a eu pour résultat la construction de ce tunnel indique l'importance que celui-ci doit à l'avenir avoir pour le trafic du continent. Le chemin de fer reliant Albany à Boston est marqué par des détours brusques et des pentes rapides en certains endroits. Le transport des marchandises est sujet à l'influence de ces difficultés de la voie sur la puissance de traction des locomotives; et le trafic se trouve en conséquence considérablement paralysé.

Quant au tunnel Hoosac, l'on dit que les lignes qui s'y relient, ont en général une voie facile, des deux côtés, et que la construction de ce tunnel applaudit les difficultés de communication entre Boston et l'ouest, et fera diminuer considérablement le prix de transport des marchandises.

La pente est de 1 sur 100, soit 52.80 pieds au mille. Cette rampe était facultative pour le tunnel Hoosac; pour celui de la rivière Détroit c'est une nécessité. Cette pente n'a présenté dans le tunnel aucune difficulté que l'on ne rencontre ailleurs.

Les dimensions du Hoosac, qui est le tunnel le plus récent, peuvent être considérées comme devant servir de base aux plans des tunnels projetés ailleurs. Les dimensions de ce tunnel permettront à un wagon Pullman de passer de Boston à Chicago. Tout excédant de hauteur ou de largeur doit donc être considéré comme superflu.

La section soumise, bien que ne suivant pas les mêmes lignes que celle du tunnel Hoosac, offre pratiquement les mêmes ordonnées, et permettrait le passage de tout wagon admis dans le tunnel Hoosac sans que l'espace restée libre soit moindre dans le tunnel projeté que dans l'autre.



parallèles de 20 en 20 pieds; et sur 200 pieds de chaque côté encore, des sondages ont été pris en lignes parallèles de 40 en 40 pieds; le but étant de constater s'il n'existait pas de trous, ou quelque soudain affaissement du niveau du fond indiquant quelques fentes ou crevasses.

En outre des explorations de la sonde, un plongeur était envoyé à différents endroits pour examiner le fond du lit. On a ainsi clairement constaté le niveau et la nature de ce fond. Comme il a déjà été dit celui-ci est plat, en roc, et libre de cailloux. Des forages ont été faits avec soins dans les abords afin de constater dans quel sol l'excavation du tunnel et de ses avenues doit être faite. Les travaux ont été complets, et tout a été examiné. Il est de mon devoir de complimenter M. Michaud sur la manière habile dont il s'est acquitté de sa mission.

7. Je n'ai moi-même aucun doute de la possibilité de construire ce tunnel. Il me paraît n'y avoir aucune difficulté particulièrement sérieuse à y rencontrer. Tout le monde admet qu'il ne tombe guère de neige à Amherstburgh, et qu'il est peu probable qu'elle encombre jamais les avenues.

Le tunnel proprement dit commencera à une profondeur de 75 pieds. Dans le cas où l'on verrait que la neige est à craindre, il n'y aurait qu'à protéger les avenues par quelques constructions propres à cette fin. La seule question sérieuse est l'établissement d'un système d'assèchement parfait.

Des drains dans le voisinage des tranchées seront suffisants pour éloigner les eaux de surface, de sorte que les eaux qui leur viendront des talus, et celles qu'elles recevront par leur propre ouverture, sont les seules qu'il y aura à enlever.

Le système d'assèchement projeté est de réunir les eaux dans un puisard situé du côté canadien, et dont l'épuisement se fera au moyen d'une pompe foulante. Je ne crois pas qu'il se rencontre de difficulté occasionnée par le drainage de la Grosse-Île, et les plans ne pourvoient à rien quant à cela, dans cet endroit; mais si l'on s'apercevait que l'eau pourrait y devenir incommodante, il serait possible d'y établir une pompe. Celle-ci pourrait empêcher toute eau de s'introduire dans le tunnel, excepté celle qu'y pourraient laisser passer les crevasses ou les fissures se rencontrant dans le roc, laquelle serait emportée par la rigole longitudinale du centre. Il n'est pas possible de calculer le volume d'eau qu'il y aura à déplacer dans le cours de travaux, ni, subséquentement, une fois le tunnel terminé. Il n'y a cependant pas lieu de croire qu'il soit jamais trop considérable pour être contrôlé. On peut dire qu'il est peu de grandes entreprises offrant en apparence si peu de difficultés. L'on croit donc que l'entreprise projetée pourra être menée à bonne fin sans que son exécution soit marquée de beaucoup d'accidents, et sans qu'elle atteigne le chiffre du prix de revient que donnent les calculs qui ont été faits.

8. Le coût de l'entreprise peut être estimé à \$3,643,000 (trois millions six cent quarante-trois mille piastres). Cette somme couvre les frais de construction du tunnel et de ses avenues. Elle suppose aussi à l'intérieur du tunnel une muraille faisant arche sur toute sa longueur ainsi qu'un radier en brique. Quant au radier il est possible que le tunnel puisse s'en passer, mais une estimation ne serait pas complète si elle ne comptait pas sur la nécessité d'un tel radier. Dans le cas où ce radier ne serait pas nécessaire, le roc étant solide et sans fissure, le prix de revient serait réduit de \$200,000 (deux cent mille piastres). Ce n'est que lorsque se font les travaux qu'on peut en connaître parfaitement les contingences.

Je joins à mon rapport les détails de ces travaux avec les quantités et les prix.

9. On peut estimer à trois ans le temps nécessaire pour la construction du tunnel. Un puits à chaque extrémité, un à Stony Island et un autre du côté canadien, permettront à plusieurs corps d'ouvriers de pousser avec célérité les travaux du tunnel. Ces corps seront divisés en trois, se relevant de manière à continuer les travaux jour et nuit. L'excavation des avenues se fera à plusieurs points à la fois. De cette façon, le tunnel pourra être complété dans l'espace de temps mentionné plus haut.

Il sera préférable de construire le revêtement intérieur à mesure que l'excavation

progressera, et de faire suivre les mineurs d'aussi près que possible par les maçons chargés du briquetage.

J'ai tâché de faire aussi bien qu'il m'était possible l'examen du projet en question dont l'on m'a chargé. Je sou mets à l'honorable ministre les renseignements et les données qui sont le résultat de mes recherches, mais ce n'est pas sans un certain manque d'assurance que m'inspire le sentiment de l'imperfection de mon travail. Néanmoins, j'espère que mes efforts aideront quelque peu à faire admettre la possibilité et connaître le coût probable de l'exécution de cette importante entreprise, et pourront peut-être par là valoir au projet la considération impartiale qu'il mérite.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

WILLIAM KINGSFORD,

*Ingénieur-contrôleur*

F. BRAUN, écr., Secrétaire,  
Ministère des Travaux Publics.

## EXPLORATION DE LA RIVIERE DÉTROI T.

OTTAWA, 26 avril 1876.

MONSIEUR,—En conformité avec vos instructions, j'ai considéré le rapport annuel adressé par l'ingénieur-en-chef de l'armée américaine au secrétaire de la guerre des Etats-Unis pour l'année 1875, dans ce qui concerne l'exploration, faite par le gouvernement canadien en 1874, de l'affleurement du roc en amont de Amherstburgh qui nuit sérieusement à la navigation de la rivière Détroit. L'auteur du rapport s'exprime ainsi :

“ L'exploration américaine faite le printemps dernier à la batture de Lime Kiln, “ ne s'accorde pas sous plusieurs rapports avec l'exploration canadienne faite au “ même endroit l'année précédente.”

C'est moi-même qui ai fait cette exploration dans le cours de l'été 1874 suivant les instructions que j'avais reçues de vous, et mon travail a été fait avec soin.

Voici le procédé que j'ai suivi dans cette exploration. J'ai pris les sondages sur des lignes descendant parallèlement la rivière à dix pieds de distance. Notre embarcation descendait de côté sous le courant, se maintenant en ligne avec des points d'alignement placés sur l'île au Bois Blanc.

Au lieu d'employer une ligne, je me suis servi d'une chaîne à chaînons d'un pied et d'un demi-pied, avec un peson de 12 à 15 livres. Les sondages étaient pris avec toute la rapidité qu'on pouvait mettre à noter les indications; et jamais le poids n'était levé à plus d'un pied du fond. De cette façon, la moindre irrégularité du lit de la rivière était constatée avec exactitude, et il était à peine possible de manquer de rencontrer les cailloux ou autres obstacles.

L'été dernier en explorant l'emplacement du tunnel projeté en amont de Amherstburgh, j'eus occasion de refaire une partie de mes premiers travaux, et la nouvelle exploration s'accorde avec celle de l'année précédente.

D'après ce qu'on m'a fait voir, je suis sous l'impression que le point zéro de la colonne indicative employée dans l'exploration américaine ne s'accordait pas avec le point zéro de notre échelle et était plus d'un pied plus haute.

Le rapport américain ne dit pas en quoi les deux explorations diffèrent. Je ne puis m'empêcher d'ajouter que l'exploration que j'ai faite a été exécutée avec tout le soin que demandait son importance, et j'ai raison de croire qu'un nouvel examen ne pourra manquer de constater son exactitude.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. E. MICHAUD.

*Sous-ingénieur.*

WILLIAM KINGSFORD, Ecr., Ingénieur-contrôleur  
pour les havres du St. Laurent et des lacs de l'Ouest.

**ANNEXE No. 20.****TABLEAU GÉNÉRAL INDIQUANT :**

- 1o. Les pouvoirs d'eau et les autres propriétés publiques loués sur les canaux, etc., durant l'année expirée le 30 juin 1876.**
  - 2o. Les propriétés achetées ou vendues par le département durant l'année fiscale.**
  - 3o. Les propriétés déclarées n'être plus sous le contrôle du département.**
- 
-



## TABLEAU GÉNÉRAL.

## 10. Les pouvoirs d'eau et autres propriétés publiques loués

Date.	Terme du bail.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin employée.
5 juill. 1875	—	Cie. manufact. et hydraulique du Rich.	O. en C. pour bâtir 3 chauss. dans les rapides Chambly, riv. Richel.	Pour créer un pouvoir d'eau.
17 août "	Plaisir du gouvernement.	Cie. de transport Ottawa et Rideau.	Lot de quai à l'entrée supér. du canal Chambly, St. Jean, P. Q.	Emmag. de charbon et bois pour vap.
23 déc. "	Plaisir du gouvernement.	J. C. Pierce et Fils..	Quai à St. Jean, P. Q., canal Chambly.	Quai et emmagasinage.
1er sept. 1860	20 ans.	Sa Majesté.....	Lot et maison de I. M. et J. Walker, rue Canterbury, St. Jean, N.-B.	Bureau de poste....
23 juill. 1875	Plaisir du gouvernement.	Cie. de navig. du lac St. François.....	10. Pour bâtir un hangar au bassin No. 1, canal Lachine, Montréal. 20. Pour bâtir un quai et un hangar à Valleyfield, au bassin en amont de l'écluse de prise d'eau, canal Beauharnois.	Emmagasin., etc....
15 oct. "	21 ans et renouvelable.	Wm. Hutchison.....	Lot de quai, côté E. de la jetée E., à Port Dalhousie, c. Welland.	Quai.....
— 1876	21 ans et renouvelable.	John Chaffey.....	Lot d'eau et eau à l'écluse Chaffey, canal Rideau, partie du lot No. 17, dans la 8e c., Crosby S.	Moulins à moudre et à carder.
18 janv. "	"	Daniel Delaney.....	Partie de la réserve du canal Rideau et ile Nichol (en face du lot 8 ½ S, dans la 2e c., Nepean).	Culture .....
18 " "	"	Wm. Powell.....	" " 5, ½ N, 2e c., Nepean.	" .....
18 " "	"	John Blair.....	" " 6, ½ E, " "	" .....
14 mars "	Plaisir du gouvernement.	Hannah, veuve de George Patterson.	Partie de la réserve du canal Rideau, en face du lot G, ½ S, conc. C., Nepean.	" .....
26 fév. "	"	Mich. Kilroe .....	" " 8, ½ N, 2e c., Nepean.	" .....
12 mai " "	"	Thos. May .....	" " 23, ½ S, Gloucester.	" .....
12 " "	"	D. Cameron .....	" " 23, ½ N, " "	" .....
12 " "	"	Geo. Morris.....	" " 5, ½ S, 2e c., Nepean.	" .....
19 juill. "	"	Wm. Dawson.....	" " 3, " "	" .....
12 mai "	"	Thos. Paget.....	" " 4, ½ N, " "	" .....
12 " "	"	Philip Kennedy.....	" " 6, ½ S, " "	" .....
12 " "	"	Geo. Rickey.....	" " 1, " "	" .....
29 avril "	"	John Graham.....	" " G, ½ N, conc. C., " "	" .....
7 fév. "	"	Reeve et le conseil du township de Nepean	Réserve du canal Rideau, en face des lots G.H.I., Nepean.	Pour prolonger la rue Elgin.
29 avril "	"	L'hon. James Skead.	3 petites îles, en face du lot 33, conc. A., Nepean.	Rivière Ottawa.
14 mai 1867	10 ans.	Sa Majesté .....	Maison de Mary Gregg, rue Carleton, Frédéricton, N.-B.	Bureau de poste....
19 avril 1876	Plaisir du gouvernement.	N. F. Birely et W. A. Nevills.	Partie de la réserve du canal de la baie Burlington, sur la batture.	Hôtel.....

## INDIQUANT :

sur les canaux, etc., durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

Force du pouvoir d'eau loué.	Etendue de la propriété louée.	Date du bail.	Loyer annuel.	Conditions de paiement.			Remarques.
				Montant de chaque versement.	Date du paiement.	Quand le premier paiement est échu.	
.....	80×80 pieds.	1er juil. 1875	\$100 00	\$100 00	1er juillet.....	Sur remise du bail.	Comp. responsable des dommages, s'il y en a.
.....	100×84 pieds.	1er jan. 1876	100 00	50 00	1er jan., 1r juil.	1er jan. 1876	
.....	.....	1er mai 1860	800 00	200 00	1r août, 1r nov. 1er fév., 1er mai	1er nov. 1860	Annulé le 20 uill. 1876.
.....	20×12	4 juin 1875..	65 00	65 00	1er mai.....	Sur remise du bail.	
.....	300 pds.	1er juil. "	100 00	50 00	1er jan., 1r juil.	1er jan. 1876	
Tout le surplus de l'eau.	3r 18p	7 fév. 1872..	100 00	50 00	1er jan., 1r juil.	" 1874	
.....	6 acres.	1er déc. 1875	6 00	6 00	1er décembre...	Sur remise du bail.	
.....	11 "	"	11 00	11 00	"	"	
.....	10 "	"	10 00	10 00	"	"	
.....	4½ "	1er janv. 1876	13 50	13 50	1er janvier.....	1er jan. 1876	
.....	11 "	"	11 00	11 00	"	"	
.....	4 "	"	3 00	3 00	"	"	
.....	3 "	"	2 75	2 75	"	"	
.....	13 "	"	9 75	9 75	"	"	
.....	30 "	"	22 50	22 50	"	"	
.....	15 "	"	11 25	11 25	"	"	
.....	11 "	"	8 25	8 25	"	"	
.....	5 "	"	3 75	3 75	"	"	
.....	0.40 100	"	1 00	1 00	1er mai.....	1er mai 1876	
.....	56×1 chaines.	1er fév. "	<i>Exempt.</i>	.....	.....	.....	
.....	11a 3r 14p	1er mai "	24 00	24 00	1er mai .....	Sur remise du bail.	
.....	.....	1er mai 1866	240 00	60 00	1r août, 1r nov. 1er fév., 1r mai	1er août 1866	
.....	.....	1er jan. 1876	100 00	100 00	1er janvier.....	1er janvier..	

## 2e.—Propriétés achetées ou vendues par le département durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

Date.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés vendues ou achetées.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Remarques.
17 août 1875 ...	Caroline A. Hart ..	Sa Majesté.....	Partie de l'île aux Cochons, embouchure de la Rivière St. Maurice.	Estacades, etc. 12 arpents.	\$ cts. 1,214 00		
4 mars 1876 ...	re J. R. R. Secord..	do .....	Partie des lots 6, 7 et 8, dans la 9e concess., Grantham, canal Welland,	Agrapaissem.	3,827 28		
"	re Rév. T. B. Fuller	do .....	Partie du lot 6, dans la 10e concession de Grantham, canal Welland.	do ...	4,120 60		
"	re Calvin Brown..	do .....	Partie du lot 19, dans la 3e con., Grantham, canal Welland.	do ...	1,421 40		Ces lots sont cédés à Sa Majesté, tel qu'il appert par le rapport du Maître en Chancellerie d'Ontario, à Ste. Catherine.
"	re John H. Wilson	do .....	Part. du lot 15, dans le township de Thorold ou 27 dans le vil. de Thorold, canal Welland	do ...	123 60		
"	re J. Calcott .....	do .....	Part. du lot 15 d. le township de Thorold ou 26 dans le vil. de Thorold, canal Welland	do ...	61 80		
"	re Elizabeth Price.	do .....	Partie des lots 6 et 7, dans la 9e concession, Grantham, canal Welland.	do ...	6,909 24		
24 mars 1875....	re J. et A. Coultier	do .....	Partie du lot 186, dans le township de Thorold, canal Welland.	do ...	1,357 03		
"	do	do .....	Partie du lot 203, township Thorold, canal Welland.	do ...	306 43		
4 mars 1875....	re P. Hoover et M. Crawford.....	do .....	Partie du lot 15, township Thorold, canal Welland.	do ...	4,846 46		
18 déc. 1875....	J. R. R. Secord....	do .....	Décharge pour dommages à la moisson, etc., sur les lots 7 et 8, dans la 9e concession, Grantham, canal Welland.	do ...	66 00		
"	Geo. Holder.....	do .....	Décharge pour dommages à la moisson, etc., sur le lot 7, dans la 9e con., Grantham, canal Welland.	do ...	60 00		
28 juillet 1874.	Rév. T. B. Fuller..	do .....	Partie du lot 14, dans la 6e con., Grantham, canal Welland.	do ...	3,575 00		
16 juin 1874....	Lewis Traver et ux	do .....	Partie du lot 11, dans la 7e con., (angles N. O. et N.E du lot) Grantham, canal Well.	do ...	5 00		
4 août 1874.....	Syn. du Diocèse de Toronto et Rév. T. B. Fuller .....	do .....	Partie 6, dans le township de Thorold (lot de l'église St. Pierre, ou vendue à l'église allemande), canal Welland.	do ...	800 00		

23 juin 1874....	Peter A. Coons et ux, et al, enfants et petits-enfants de C. May.....	do	Partie des lots 20, 21, 22 dans la 2e concess., Grantham, succées May, canal Welland.	do	...	90-25	18,080 00	
21 déc. 1874....	W. M. Hendershot et ux.....	do	Partie du lot 15, t'wnship de Thorold, (ou G. H. I. village de Thorold) canal Welland.	do	...	0-97	800 00	
21 janv. 1875.	Samuel Frazer et ux.....	do	Partie du lot 26 dans la 7e concession, Crowland, canal Welland.	do	...	13-54	927 40	
18 janv. 1876.	J. W. Hagar et ux.....	do	Partie de lots 223, 224, township de Thorold, canal Welland.	do	...	10-96	1,096 00	
"	Jonathan Hagar et ux.....	do	Partie du lot 223, township de Thorold, fronteau irrégulier, canal Welland.	do	...	1-37	137 00	
3 janv. 1876.	W. E. Nelles et ux.....	do	Partie du lot 15 dans la 4e concession, Grantham, Canal Welland.	do	...	1-00	150 00	
5 janv. 1876.	Rév. T. B. Fuller et ux.....	do	Partie des lots 5, 6, 3 dans Thorold et 7 dans la 10e conc., Grantham, canal Welland.	do	...	4-54	1,000 00	
10 janv. 1876.	John Brown.....	do	Partie des lots 28, 29 dans Thorold (près de l'Etang Marlatt) canal Welland.	do	...	34-18	4,575 00	
19 janv. 1876.	do	do	Partie du lot 1 dans Gore, Thorold, canal Welland.	do	...	0-75	750 00	
101	do	do	Partie du lot 5 dans la 10e concession, Grantham, canal Welland.	do	...	31-56	3,850 32	
30 déc. 1875.	do	do	Partie du lot 4 dans Gore, Thorold, canal Welland.	do	...	33-48	3,682 80	
31 déc. 1875.	do	do	Partie du lot 1 dans Gore, Thorold, (2 parties) canal Welland.	do	...	18-09	2,039 90	et \$100 pour bois de service et \$50 pour domages.
30 nov. 1875.	do	do	Partie du lot 15 dans le township de Thorold, canal Welland.	do	...	1-00	400 00	
31 déc. 1875.	do	do	Partie du lot N 23 dans la 5e conc., Humberstone, canal Welland.	do	...	6-35	551 25	
22 janv. 1876.	George May et ux.....	do	Partie du lot 20 dans la 3e conc., Grantham, canal Welland.	do	...	10-00	1,680 00	
1er déc. 1875.	Wm. Bryant et al....	do	Partie des lots 5, 6 (ou lot 10 d. la 7e c.) Grantham (Subdiv. du lot 10) canal Welland.	do	...	2-38	535 50	
17 fév. 1876.	Eliz. Man, tutrice de 2 enfants.....	do	Partie du lot 223 dans le township de Thorold, canal Welland.	do	...	10-57	1,067 00	
31 janv. 1875.	Exécuteurs de feu Robert Elliott... Catherine Silverthorne.....	do	Partie du lot 215 dans township de Thorold, canal Welland.	do	...	4-90	490 00	
"	do	do	Partie du lot 229 dans le t'nship de Thorold, (réserve de ch. déduite) canal Welland.	do	...	11-63	1,163 00	
12 fév. 1876....	Wm. H. Bell et ux.....	do	Partie du lot 213 dans le township de Thorold, (1 acre de terre réservé pour cimetiére) canal Welland.	do	...	5-90	590 00	
5 janv. 1876.	B. Tucker et ux.....	do	Partie du lot N. 23 dans la 5e concession, Humberstone, canal Welland.	do	...	5-27	395 25	

2e.—Propriétés achetées ou vendues par le département, etc.—Suite.

Date.	Acheteurs.	Propriétés achetées ou vendues.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Remarques.
31 janv. 1876.	P. Dewar <i>et ux</i> .....	Partie du lot 203, Thorold, canal Welland...	Agrandissement	acres <sup>100</sup> / <sub>100</sub> 0-90	\$ 573 50	
22 janv. 1876.	Calvin Brown.....	Décharge, dommages au lot 19 dans la 3e concession, Grantham, moison et clôture, canal Welland.	do	.....	120 00	
10 mars 1876.	Jas. Silverthorn <i>et ux</i> .....	Partie du lot 229 et front, irrég. de Thorold, sur la rivière Chippewa, canal Welland.	do	11-80	2,200 00	0 <sup>10</sup> / <sub>100</sub> ac. pour chemin excepté.
"	do	Partie du lot 238 et front, irrég. de Thorold, sur la rivière Chippewa, canal Welland.	do	8-14	2,200 00	do
25 fév. 1876.	Mary M. Boyle.....	Part. du lot 1 rue Est, vil. de Port Colborne, sur la riv. Chippewa, canal Welland.	do	0-25	300 00	
24 mars 1876.	Geo. R. E. Burgar.....	Partie du lot 238 et front, irrég., angle sud de son lot de ferme, Thorold, sur la rivière Chippewa, canal Welland.	do	13.67	1,311 00	do
9 mars 1876.	H. Caneff <i>et ux</i> .....	Partie du lot 238 et front, irrég. de Thorold, sur la riv. Chippewa, canal Welland.	do	3-75	4,053 00	{ 0 <sup>10</sup> / <sub>100</sub> do
8 juin 1874.	Priscilla Bessey.....	Partie des lots 9, 10 dans la 8e concession, Grantham, canal Welland.	do	22-50	2,250 00	{ 0 <sup>10</sup> / <sub>100</sub> acre cimetière excepté.
23 avril 1875.	Rebecca Batten <i>et ux</i> .....	Partie du lot 28 dans la 8e concession, Thorold, canal Welland.	do	12-50	1,600 00	
23 janv. 1875.	W. H. Nelles <i>et ux</i> .....	Partie du lot 15 dans la 4e concession, Grantham, canal Welland.	do	0-07	100 00	
18 fév. 1875.	J. A. Wilson <i>et ux</i> .....	Partie du lot 16 dans la 4e concession, Grantham, canal Welland.	do	5-00	2,250 00	
24 fév. 1875.	R. T. Carwithen.....	Partie du lot 15 dans la 5e concession, Grantham, ou lot 12, plan Potter du rang 6, 7, 8, 5 Rolls, canal Welland.....	do	0-13	150 00	
19 nov. 1874.	T. Robertson <i>et ux</i> .....	Partie du lot 143, Thorold, canal Welland.....	do	16-47	1,542 60	
28 juin 1875.	Syndics du cimetière de l'église Allemande.....	Part. du lot 6, Thorold, (cimetière) canal Welland.	do	0-28	200 00	
29 fév. 1876.	W. F. & C. D. Se-cord.....	Droit d'inonder les lots 18, 19 dans les 8e et 9e conc., Grantham par Twelve Mile Creek pour le canal Welland.	Déversoir de Higging.	{ 3-68 } { 0-31 }	700 00	Et décharge pour dommages antérieurs.

8 mai 1876.....	Corporat. du town- ship de Thorold.. Sylvester Neelon et uz.	do .....	Partie du lot 229 et du chemin entre les lots 239 et 238, Thorold, canal Welland.	Elargissement	6-82	682 00	
"	"	do .....	Partie du lot 21, dans la 1 <sup>re</sup> conc. de Grant- ham, (Andrews Dry Dock) can. Welland	do .....	2-70	24,000 00	
29 mars 1875....	Exécutrice et exé- cuteurs de D. Murray.	do .....	Lots 13, 14, 15 et partie de 17 (succession E. Salter) Upper Water St., Halifax, che- min de fer Intercolonial.	Prolongement d'Halifax.	.....	12,150 00	Et droit de pas- sage à Mumford Terrace, 9' 6".
14 avril 1875....	Herbert Harris et uz.	do .....	Lots 19, 20, 21, 29, 30 et 31, (succession E. Salter), Upper Water St., Halifax, che- min de fer Intercolonial.	do .....	.....	25,000 00	
20 oct. 1874....	Thos. Revell et uz.	do .....	Lot entre la succession D. Rugg et White, Upper Water St., Halifax, chemin de fer Intercolonial.	do .....	.....	3,200 00	
12 nov. 1874....	E. White et uz.	do .....	Lot près de l'hôpital de la marine, Upper Water St., chemin de fer Intercolonial.	do .....	25' 10" X 123' 6"	2,000 00	
26 fév. 1875....	F. W. Fishwick et uz.	do .....	Lots 36 et 37, coin des rues Sawyer et Harvey, (succession Salter), 17, 18, 46, 45, 44, 43 et partie de 42 sur la rue Water (succes- sion Salter), Halifax, ch. de fer Intercol.	do .....	.....	20,000 00	Et droit de pas- sage à Mum- ford Terrace, 9' 6".
18 août 1875....	Alex. ameron....	do .....	Décharge, blessure reçue en décembre 1871, en tombant de l'écoutille du traversier fédéral, à Pictou, N.E., chemin de fer Intercolonial.	Domages.....	.....	100 00	
26 août 1875....	Geo. Rayne.....	do .....	Décharge, perte d'un gabare à vase, au tun- nel McCurdy, près du lot 244, à Onslow, N.E., chemin de fer Intercolonial.	do .....	.....	200 00	
27 oct. 1875....	Sa Majesté.....	Andr. O'Leary..	Lisière de terrain sur la rue Brussels, n'étant plus requis pour le ch. de fer Intercolon.	.....	99' 6" X 25' X 102' X 6".	Décharge de réclamant. pour dom. Terr. ci-des- sus accord. Prix devant être con- venu ou fixé par les arbitres.	
26 janv. 1875...	Andrew O'Leary...	Sa Majesté.....	Décharge pour dommages au lot adjacent, chemin de fer Intercolonial.....	Domages.....	.....		
6 déc. 1875.....	Sa Majesté.....	Cie. d'embranch. de ch. de fer de Chatham.	900 tonnes de rails de fer, avec coussinets et carvelles, qui furent enlevées de la ligne du chemin de fer intercolonial et rem- placées par des rails d'acier, que le gou- vernement doit prêter pour six mois et que la compagnie doit lui payer.....	Pour complét. leur embranc. dep. la jonct. du ch. de fer Intercolon., à Chatham, N.B	.....		
19 août 1875....	J. E. B. McCready et uz.	Sa Majesté.....	Partie de son terrain à Penobscus, N.B., le long de la rivière Kennebecassis, pris pour le chemin de fer Européen et Nord- Américain.	Chemin de fer Intercolonial.	.....	3,000 00	
"	Caleb McCready et uz.	do .....	Do (et pont)	do .....	.....	2,500 00	
"	Elias S. Freeze et uz.	do .....	Do	do .....	.....	3,600 00	
17 août 1875....	Thos. J. Bently et uz.	do .....	Terr. sur le côt. est de la rue Low, Halifax, N.E	do .....	.....	5,150 00	
1er juillet 1875	Chas. A. Hawkins et uz.	do .....	Terrain sur le côté sud-ouest, coin des rues Young et Renforth, Halifax, N.E.	do .....	14,450 pds carrés	2,275 00	

2e.—Propriétés achetées ou vendues par le département, etc.—Suite.

Date.	Vend	Acheteurs.	Propriétés vendues ou achetées.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.
13 août 1876.	Bartholom. Walsh <i>et ux.</i>	Sa Majesté.....	Terrain le long des limites nord de la cité, Halifax, N.E.	Chemin de fer Intercolonial	5,220 pieds ob...	\$ cts. 1,566 00
19 août 1876.	Christiana Ross.....	do	Décharge pour domm. au terrain dans Truro, le chem. Leper, N.E., causés par le c. de f. l. Partie du lot No. 2 à la Rivière Philippe, N.E., et dommages au terrain adjoignant.....	do	11 acres..... acres-tocoms. 12.63	2,300 00 200 00
23 août 1876.	Oliver Fillmore.....	do	et dommages au terrain adjoignant.....	do	1 24	54 38
— 1876.	Sa Majesté.....	J. et W. Sproule	Lisière de terrain près du débarcadère de Pictou, à Fishers' Grant, N.E., entre Wm. Scott et C. Ives, non requis p. le c. de f. l.	do	3 35	89 96
"	do	J. Ferguson.....	Do entre Geo. et Veuve Christie et P. Foster	do	2 54	89 84
"	do	J. Graham.....	Do do A. W. Tanner et chemin de fer.	do	4 37	73 69
"	do	P. Foster.....	Do do J. Ferguson et M. G. Sproule	do	2 75	20 87
"	do	D. McArthur.....	Do do Wm. Powell et chem. de fer	do	1 01	14 07
"	do	C. Dwyer, admnistrateur de Wm. Powell.	Do do Chas. Ives et D. McArthur, do	do	1 57	56 72
"	do	M. G. Sproule.....	Do do P. Foster et J. Foster, do	do	2 00	28 46
"	do	Wm. Ives.....	Do do J. et W. Sproule et Wm. Powell,	do	8 60	138 66
"	do	J. Foster.....	Do do M. G. Sproule et A. McPherson,	do	1 69	14 06
"	do	W. et J. E. Ives. Do	do do J. T. Fraser et chem. fer de do	do	3 50	96 66
"	do	Vr. et héritiers Geo. Christie.	Do do A. W. Tanner et J. Ferguson,	do	1 63	34 08
"	do	A. W. Tanner.....	Do do A. Christie et Geo. Fraser	do	0 68	13 36
"	do	T. McPherson.....	Do do J. McPherson et Wm. Scott,	do	1 30	23 29
"	do	Wm. Scott.....	Do do T. McPherson et J. W. Sproule,	do	.....	.....
3 nov. 1876.	Gouvernem. local i. du P.-Edouard	Sa Majesté.....	Listes, plans et titres de propriété fédérale de Charlottetown, Ile du Prince-Edouard	Ile du P.-Ed.	.....	.....

Date	Parties	Location	Description	Area	Value	Notes
2 octobre 1875.	Thos. Keays et ux.	do	Partie d'un lot à Souris, comté de Kings, sur le chemin, de la Pointe E., Ile du P.-Rd.	1 00	300 00	
6 déc. 1875.	S. S. Scovil et ux.	do	Indemnité pour dommages aux lots, 4 et 5, E. Water street, village de Portland, lots 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, W. Water st. village Portland, étant parties des lots 19 et 20, dans la 2e. concess. Bastard, canal Rideau.	½ acre.	250 00	
23 déc. 1875.	Peter Niddo et ux.	do	Partie E. du lot 28, dans la 3e. con. Hinchinbrooke, c. Rideau, et décharge pour dom.	50 acres.....	130 00	
11 déc. 1875.	Alex. McGinnes et ux.	do	Lot No. 1, dans la concession Olden, inondé par l'eau, canal Rideau.	.....	200 00	Et décharge.
17 juin 1875.	Wm. Simons.....	do	Contrat de vente du dragueur "St. Laurent" maintenant à Halifax, N.-E.	.....	£19,600 00	Sterling.
5 février 1876.	Sa Majesté.....	Cité de Montréal.	Echange de lots, partie No. 1, quartier O., rue Commune, Montréal.	.....	{ 113 60 52 81	Principal. Intérêt.
"	do	do	Vente d'une partie de lots	.....	{ 5,396 80 2,533 91	Principal. Intérêt.
3 février 1875.	do	Com'rs. du havre de Montréal.	do do do do	.....	53,975 00	
20 octob. 1874.	do	T. Cramp et al.	Palais de cristal, bloc de la cathédrale, Montréal, (lot acheté par eux).	.....	2,600 00	
3 juillet 1875.	Hon. A. J. White et ux.	Sa Majesté.....	Lot sur le côté N. E. de la Grande Rue George Sydney, Cap Breton, N.-E. (emplacement.)	.....	800 00	
27 avril 1876.	J. C. McLagan et ux.	do	Partie du lot 54, arpentage de la Cie. Canadienne du lot 20 dans l'arpentage du lot, Maison de douane et ent'pôt B, ville de Guelph, par J. Macdonald.	3.75 do	4,000 00	



3e.—Propriété publique déclarée ne plus être sous le contrôle de ce ministère, ou transférée, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

Date de l'ordre en conseil.	Publié dans la Gazette du Canada.		Propriété.	A qui abandonnée ou transférée.	Observations.
	Pages	Année			
26 mai 1876.	.....	.....	Quai à St. Alphonse de Bagotville, rivière Saguenay, P. Q....	Conseil municipal de Bagotville. ....	Transférée.
6 mai 1876.	1536	1876	Pont au-dessus des glissoires et le chenal Buchanan, sur la rivière Outaouais, cité d'Ottawa, Ont. ....	Conseil municipal d'Ottawa. ....	Abandonnée depuis le 20 mai 1876.
20 mai 1876.	1537	.....	Lots de terre et bâtisse à Victoria, New Westminster, Nanaimo, Hope, Yale, Lytton, Lilloet, Quesnel, Richfield, Barkerville, Van Winkle et Longley, dans la Colombie-Britannique. ....	Gouvernement de la Colombie-Brit. ....	Transférée.
14 juin 1876.	.....	.....	Glissoire des rapides Deschênes, rivière Outaouais. ....	.....	Abandonnée.

OTTAWA, 24 octobre 1876.

H. A. FISSIAULT.

## ANNEXE No. 21.

TABLEAU des réclamations renvoyées aux arbitres officiels, avec leurs décisions, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

Réclamants.	Sujet de la réclamation.	Date du renvoi à l'arbitrage.	Montant réclamé.	Montant accordé.	Date de la décision.	Observations.
Théophile Letendre.....	Terrain pris pour phare, Ile Lapierre.....	30 mars 1875.....	\$ cts. 100 par arpent.....	\$75 par arpent.....	21 juin 1876.....	Cette cause n'a été entendue et dé- cidée que par un seul arbitre. do
Bérard et Cardin.....	do	do	do	do	do	do
M. McIlreath.....	Terrain pris à Halifax, pour le chemin de fer Intercolonial.....	10 juin 1875.....	2,691 00	Rien.	24 déc. 1875.....	Ces trois causes ont été renvoyées pour reconsidération par trois des arbitres. Renvoyée par le département de la Marine et des Pêcheries, et retirée le 21 février 1876.
George Rochester.....	Travaux sur la rivière Ottawa.....	10 sept. 1875.....	2,946 10	Rien.	do	
J. et D. McFarlane.....	do	do	1,198 00	Rien.	do	
107 Mayhew et Faichney.....	do	do	150 00	.....	.....	
Robert Kemp.....	Ile des Cendres, rivière Richelieu.....	11 déc. 1875.....	.....	.....	.....	
James S. Evans.....	Terrain pris pour le canal Lachine.....	23 mai 1876.....	5,486 32	.....	.....	
Charles Esplin.....	do	do	24,410 00	.....	.....	
Théophile Gariépy.....	do	do	16,210 00	.....	.....	
Edward Wilgress.....	do	do	.....	.....	.....	
Mrs. Wm. Brophy.....	Terrain pris pour phare, Ile Wolfe, lac Ontario.....	26 mai 1876.....	.....	.....	.....	
J. B. Pouliot.....	Domages aux terrains section No. 1, chemin de fer Intercolonial.....	8 juin 1876.....	500 00	.....	.....	Renvoyée par le département de la Marine et des Pêcheries.
J. B. Chamberland.....	do	do	150 00	.....	.....	
Désiré Nadeau.....	do	do	155 00	.....	.....	
Alexis Nadeau.....	do	do	185 00	.....	.....	
Michel Lagassé.....	do	do	320 00	.....	.....	
Aristobule Gagnon.....	do	do	10 00	.....	.....	
Jean Berubé.....	do	do	1,536 67	.....	.....	
J.-Ete. Pelletier.....	do	do	60 00	.....	.....	
Joseph Chassé.....	do	do	1,095 33	.....	.....	
Louis Bérubé.....	do	do	1,040 00	.....	.....	
Widow Maxime Chassé.....	do	do	2,166 67	.....	.....	
Jacques Ponnée.....	do	do	1,653 33	.....	.....	

ANNEXE No. 21.—Tableau des réclamations renvoyées aux arbitres officiels, avec leurs décisions.—*Suite.*

Réclamants.	Sujet de la réclamation.	Date du renvoi à l'arbitrage.	Montant réclamé.	Montant accordé.	Date de la décision.	Observations.
Félix Gagnon.....	Domages aux terrains, section No. 1, chemin de fer Intercolonial.....	8 juin 1876.....	\$ cts.			
François Bérabé.....	do	do	2,168 67			
Paul Eclanger.....	do	do	1,570 00			
Georges Desjardins.....	do	do	150 00			
Joseph Gagnon.....	do	do	215 00			
François Vaillancourt.....	do	do	100 00			
Urbain Dumont.....	do	do	200 00			
Pierre Martin.....	do	do	400 00			
George Saindon.....	do	do	2,416 66			
Félix Saindon.....	do	do	269 99			
Pierre Dumont.....	do	do	20 00			
Isaac Gagnon.....	do	do	228 67			
J. B. Côté.....	do	do	875 34			
J. Bte. Dumont.....	do	do	276 67			
Edouard Côté.....	do	do	151 66			
Pierre Saindon et héritiers.....	do	do	100 00			
Marcel LeBel.....	do	do	120 00			
Henri Brillant.....	do	do	70 00			
Pierre Pelletier.....	do	do	40 00			
Widow N. Caron.....	do	do	30 00			
Basile Côté.....	do	do	100 00			
Joseph Dédé Gagnon.....	do	do	250 00			
Adolphe Dionne.....	do	do	60 00			
Xavier Dufour.....	do	do	100 00			
Joseph Gagnon.....	do	do	240 00			
Georges Dionne.....	do	do	290 00			
Hippolyte Lapointe.....	do	do	300 00			
Elie Mailloux.....	do	do	806 67			
Adolphe Dufour.....	do	do	216 66			
Norbert Demeule.....	do	do	150 00			
Cyprion Soucy.....	do	do	50 00			
Joseph Malenfant.....	do	do	750 00			
Marcel Garneau.....	do	do	400 00			
Damas Lucas.....	do	do	600 00			
Charles Pelletier.....	do	do	450 00			

Charles Bertrand.....	do	do	800 00
J. Bte. Marquis.....	do	do	500 00
Guillaume Simard.....	do	do	300 00
Joseph Chenard.....	do	do	300 00
Marcel Talbot.....	do	do	175 00
Joseph Caron.....	do	do	150 00
Théophile Levasseur.....	do	do	300 00
Joseph St. Pierre.....	do	do	200 00
Jude Ouellet.....	do	do	400 00
Frs. Ouellet.....	do	do	200 00
Hilaire Dubé.....	do	do	413 00
Joseph Paré.....	do	do	200 00
Amable Ouellet.....	do	do	200 00
David Dumont.....	do	do	100 00
Joseph Rouleau.....	do	do	220 00
Veuve N. Bertrand.....	do	do	400 00
L. A. Bertrand.....	do	do	100 00
Jean Labrie.....	do	do	933 34
Veuve Wm. Irvin.....	do	do	124 00
Hubert Delisle.....	do	8 juin 1876...	32 00
Cyrille Leclerc.....	do	do	50 00
Ignace Rioux.....	do	do	136 00
Veure G. Drapeau.....	do	do	250 00
Hypollite Lebel.....	do	do	100 00
Emile Lebel.....	do	do	740 00
Anselme Métayer.....	do	do	880 00
J. Bte. Métayer.....	do	do	880 00
Anselme Rioux.....	do	do	55 00
Eugène Godbout.....	do	do	300 00
Eugène Leblond.....	do	do	60 00
Paul Gagnon.....	do	do	40 00
Pascal Bcaubien.....	do	do	30 00
Joseph Leblond.....	do	do	110 00
Ulgrè Dion.....	do	do	40 00
Solomon Dion.....	do	do	80 00
J. Bte. Leblond.....	do	do	18 00
Théophile Bélanger.....	do	do	60 00
Joseph Rioux.....	do	do	844 95
J. Bte. Soucy.....	do	do	100 00
Julien Rioux.....	do	do	100 00
Urbain Rioux.....	do	do	5,083 34
Théophile Rioux.....	do	do	200 00
Gonzague Renouf.....	do	do	160 00
Magloire Dubé.....	do	do	500 00
Cyprien Renouf.....	do	do	146 67
Eloi Rioux, fils.....	do	do	
Napoléon Rioux.....	do	do	

Dommages aux terrains, section No. 2,  
chemin de fer Intercolonial...

ANNEXE No. 21.—Tableau des réclamations renvoyées aux arbitres officiels, avec leurs décisions.—*Suite.*

Reclamants.	Sujet de la réclamation.	Date du renvoi à l'arbitrage.	Montant réclamé. \$ cts.	Montant accordé.	Date de la décision.	Observations.
Zephirin et Geo. Caron.....	Dommmages aux terrains, section No. 2, chemin de fer Intercolonial...	8 juin 1876...				
David Damour.....	do	do	748 00	.....	.....	.....
J. Bte. Dechêne.....	do	do	400 00	.....	.....	.....
Charles Damour.....	do	do	300 00	.....	.....	.....
Hilaire Damour.....	do	do	50 00	.....	.....	.....
Léon St. Laurent.....	do	do	300 00	.....	.....	.....
Joseph St. Laurent.....	do	do	110 00	.....	.....	.....
Anoine Daifour.....	do	do	170 00	.....	.....	.....
Firmin Rioux.....	do	do	400 00	.....	.....	.....
Joseph Rioux.....	do	do	80 00	.....	.....	.....
Eloi Bieux.....	do	do	200 00	.....	.....	.....
Pierre Charest.....	do	do	120 00	.....	.....	.....
Paul Turcotte.....	do	do	.....	.....	.....	.....
Maximin Larivée.....	do	do	200 00	.....	.....	.....
Joseph Levesque.....	do	do	200 00	.....	.....	.....
Jean Ouellette.....	do	do	85 00	.....	.....	.....
Veuve Olivier Bélanger.....	do	do	300 00	.....	.....	.....
Josephat Bélanger.....	do	do	130 00	.....	.....	.....
Joseph Bélanger.....	do	do	135 00	.....	.....	.....
Olivier Bélanger.....	do	do	800 00	.....	.....	.....
Hilaire Fortin.....	do	do	812 00	.....	.....	.....
Théophile Bélanger.....	do	do	800 00	.....	.....	.....
Magloire Bélanger.....	do	do	800 00	.....	.....	.....
Pierre Jean.....	do	do	165 00	.....	.....	.....
Hilaire Cloutier.....	do	do	.....	.....	.....	.....
Joseph Roy.....	do	do	175 00	.....	.....	.....
Pierre Bérubé.....	do	do	300 00	.....	.....	.....
Magloire Danjou.....	do	do	200 00	.....	.....	.....
Paul Fournier.....	do	do	150 00	.....	.....	.....
Michel Bérubé.....	do	do	215 00	.....	.....	.....
Gabriel Thibeault.....	do	do	50 00	.....	.....	.....
David Fournier.....	do	do	295 00	.....	.....	.....
Louis Jacques Caron.....	do	do	270 00	.....	.....	.....
Stanislas Bélanger.....	do	do	30 00	.....	.....	.....
Jean Bélanger.....	do	do	75 00	.....	.....	.....
Louis Gauvin.....	do	do	303 00	.....	.....	.....

Eusèbe Pelletier.....	do	do	75 00	do	do
Abraham Théberge.....	do	do	100 00	do	do
Noël Gagnon.....	do	do		do	do
Joseph Coulombe.....	do	do		do	do
Theophile Théberge.....	do	do	56 00	do	do
Cyrille Bélanger.....	do	do		do	do
Samuel Caron.....	do	do		do	do
Joseph Coulombe, fils.....	do	do		do	do
Irénée Bélanger.....	do	do		do	do
Chrysologue Thibault.....	do	do		do	do
Narcisse Lemieux.....	do	do		do	do
Widow Ezéchias Levesque.....	do	do		do	do
Antoine Bélanger.....	do	do		do	do
Philippo Théberge.....	do	do		do	do
Wilfred Gauvin.....	do	do	50 00	do	do
George Gauvin.....	do	do	80 00	do	do
J.-Bte. Bélanger.....	do	do		do	do
Théophile Bélanger.....	do	do		do	do
Marcel Théberge.....	do	do		do	do
Joseph Gagnon.....	do	do		do	do
Widow Pierre Garant.....	do	do		do	do
Jacques Bélanger.....	do	do		do	do
Abraham Ouellette.....	do	do		do	do
111					
David Ouellette.....	Donnages aux terrains, section No. 5, chemin de fer Intercolonial. 8				
do	do	do	juin 1876.	do	do
Olivier Gagnon.....	do	do	32 00	do	do
Joseph Bélanger.....	do	do	25 00	do	do
Ephrem Bélanger.....	do	do		do	do
Valier Bélanger.....	do	do	12 00	do	do
Joseph Fournier.....	do	do	20 00	do	do
Epiphane Bélanger.....	do	do	20 00	do	do
Edouard Gagnon.....	do	do	55 00	do	do
Pierre Morais.....	do	do	12 00	do	do
John Deguise.....	do	do	20 00	do	do
Bruno Fortin.....	do	do	15 00	do	do
Cyriac Dastous.....	do	do	100 00	do	do
Théodule Levesque.....	do	do	20 00	do	do
Octave Thibault.....	do	do	60 00	do	do
Bruno Lizotte.....	do	do	100 00	do	do
Hilaire Fournier.....	do	do	40 00	do	do
Pierre Coulombe.....	do	do	1,653 33	do	do
Romain Bérubé.....	do	do	90 00	do	do
Joseph Bélanger.....	do	do	90 00	do	do
Pierre Coulombe.....	do	do	40 00	do	do
Veuve Chs. Bélanger.....	do	do	40 00	do	do
Fabien Bélanger.....	do	do	275 00	do	do
Napoléon Gaudreau.....	do	do	645 00	do	do
Octave Morin.....	do	do		do	do

ANNEXE No. 21.—Tableau des réclamations renvoyées aux arbitres officiels, avec leurs décisions.—*Suite.*

Réclamants.	Sujet de la réclamation.	Date du renvoi à l'arbitrage.	Montant réclamé.	Montant accordé.	Date de la décision.	Observations.
Zéphirin Albert.....	Domages aux terrains, section No. 5, chemin de fer Intercolonial.....	8 juin 1876...	\$ cts.			
Charles Coulombe.....	do	do	380 00	.....	.....	
Joseph Desjardins.....	do	do	252 00	.....	.....	
Noël Fortin.....	do	do	185 00	.....	.....	
Louis Fortin.....	do	do	52 00	.....	.....	
Octave Érubé.....	do	do	270 00	.....	.....	
Elié Gagnon.....	do	do	156 33	.....	.....	
Louis Gagnon.....	do	do	10 00	.....	.....	
George Gagnon.....	do	do	240 00	.....	.....	
Elié Gagnon.....	do	do	5 00	.....	.....	
Nicolas Leclras.....	do	do	10 70	.....	.....	
Zéphirin Dastous.....	do	do	1,378 33	.....	.....	
Achille Côté.....	do	do	345 33	.....	.....	
Joseph Berger.....	do	do	330 00	.....	.....	
Olivier Roy dit Desjardins.....	do	do	225 00	.....	.....	
Thadée Roy dit Desjardins.....	do	do	557 00	.....	.....	
Marcel Rioux.....	do	do	188 00	.....	.....	
Fabien Ouellette.....	do	do	340 00	.....	.....	
Agapit Bélanger.....	do	do	215 00	.....	.....	
Romuald Gagnon.....	do	do	17 00	.....	.....	
Joseph Danjou.....	do	do	30 00	.....	.....	
Adolphe Gagnon.....	do	do	1,250 00	.....	.....	
Vital Roy dit Lauzon.....	do	do	525 00	.....	.....	
Désiré Bélanger.....	do	do	795 00	.....	.....	
Mrs. Françoise Fortin.....	do	do	834 00	.....	.....	
Pascal Roy dit Lauzon.....	do	do	200 00	.....	.....	
Vincent Rioux.....	do	do	600 00	.....	.....	
Théophile Boulanger.....	do	do	550 00	.....	.....	
Charles Beaulieu.....	do	do	550 00	.....	.....	
Antoine Boucher.....	do	do	420 00	.....	.....	
Magloire Boucher.....	do	do	500 00	.....	.....	
Hypolite Martel.....	do	do	216 00	.....	.....	
Louis Demeule.....	do	do	372 00	.....	.....	
Abraham Gagnon.....	do	do	235 00	.....	.....	
Fabien Coulombe.....	do	do	105 00	.....	.....	
Euloge Rioux.....	do	do	1,016 66	.....	.....	

Sifrol Gagnon.....	do	524 00
Octave Boulanger.....	do	140 00
Boniface Côté.....	do	142 00
Magloire Gagné.....	do	513 00
Joseph Lévesque.....	do	300 00
Elzéar Gagnon.....	do	307 00
J. B. Michaud.....	do	100 00
Cyrille Larrivé.....	do	218 00
Joseph Roy dit Lauzon.....	do	290 00
Cyprien Turcotte.....	do	213 00
Raphaël Rioux.....	do	300 00
Jules Rioux.....	do	300 00
Vincent Rioux.....	do	120 00
Augustin Deschênes.....	do	100 00
Zacharie Cannuel.....	do	100 00
MarieGagné, épouse de Lucien Bélangier.....	do	160 00
Cyprien Damour.....	do	400 00
Etienne Michaud.....	do	308 00
Damase Morin.....	do	150 00
Charles Morin.....	do	220 00
Thomas Gendreau.....	do	150 00
Samuel Pelletier.....	do	500 00
Abraham Morin.....	do	310 00
Théophile Michaud, fils de Magloire.....	do	100 00
Marie Gagné, veuve de Baptiste.....	do	100 00
Joseph Côté.....	do	120 00
Alex. Côté.....	do	18 00
André Côté.....	do	350 00
Théophile Michaud, fils de François.....	do	25 00
Veuve F. Boucher.....	do	75 00
Séverin Thibault.....	do	245 00
Pierre Picard.....	do	50 00
Louis Rioux.....	do	40 00
J. B. Michaud.....	do	525 00
Jean Côté.....	do	50 00
Olivier Michaud.....	do	446 00
Joseph Lévesque.....	do	325 00
Firmin Guerrette.....	do	50 00
Félix Guerrette.....	do	636 00
Charles Gagnon.....	do	50 00
Magloire Gagné (maintenant George Doucet).....	do	100 00
Antoine Roy.....	do	150 00
Laurent Desrosiers.....	do	185 00
Ambroise Voyer.....	do	185 00



ANNEXE No. 21.—Tableau des réclamations renvoyées aux arbitres officiels, avec leurs décisions.—*Suite.*

Réclamants.	Sujet de la réclamation.	Date du renvoi à l'arbitrage.	Montant réclamé.	Montant accordé.	Date de la décision.	Observations.
Stanislas Brillant.....	Dompage aux terrains, section No. 5, chemin de fer Intercolonial...	8 juin 1876....	\$ cts.			
Ferdinand Bernard.....	do	do	280 00			
J. B. Lafrance.....	do	do	100 00			
Théophile Couture.....	do	do	25 00			
Joseph Bernier ou Joseph Lamarre.....	do	do	300 00			
Joseph Berubé.....	do	do	430 00			
André Morin.....	do	do	100 00			
Joseph Rioux.....	do	do	150 00			
Veuve Chs. Longclamps.....	do	do	50 00			
Hector Berubé.....	do	do	140 00			
Antoine Charest.....	do	do	80 00			
Octave Rioux.....	do	do	160 00			
Julie Gagné.....	do	do	375 00			
Majorique Rioux.....	do	do	450 00			
Veuve Tabor.....	do	do	150 00			
L. R. Gauvreau.....	do	do	150 00			
Arthur Chamberland.....	do	do	125 00			
William Chamberland.....	do	do	125 00			
Fabrique du Bic.....	do	do	200 00			
Fortunat Côté.....	do	do	25 00			
George Sylvain.....	do	do	100 00			
Pierre Santerre.....	do	do	400 00			
Charles Lavoie.....	do	do	250 00			
François Beaulieu.....	do	do	275 00			
Isaac Campbell.....	do	do	80 00			
Edouard Voyer.....	do	do	100 00			
Alfred Ouellette.....	do	do	100 00			
Pierre Ouellette.....	do	do	500 00			
Nazaire Ouellette.....	do	do	220 00			
George Lavoie.....	do	do	400 00			
W. D. Campbell.....	do	do	164 00			
Henri Plourde.....	do	do	74 00			
André Ouellette.....	do	do	50 00			
Louis Lavoie.....	do	do	50 00			
Martial Labrie.....	do	do	150 00			

François Parent.....	do	445 00	do
Octave Brillant.....	do	330 00	do
Joseph Pineau.....	do	100 00	do
Alex. Desjardins.....	do	200 00	do
Jean Gagnon.....	do	40 00	do
Henri Gagnon.....	do	1,100 00	do
Pierre Gagnon.....	do	150 00	do
Jérôme Turcotte.....	do	100 00	do
Joseph Dubé.....	do	1,163 00	do
Yvonne Pineau.....	do	50 00	do
Casimir Pineau.....	do	663 67	do
Kustache Roy.....	do	400 00	do
Veuve A. Bradley.....	do	575 00	do
Alex. Fraser.....	do	200 00	do
Norbert Roussel.....	do	150 00	do
Pierre Lavoie.....	do	126 00	do
Ferdinand Tremblay.....	do	380 00	do
Elzéar Lavoie.....	do	32 00	do
Félix Lévesque.....	do	367 00	do
Veuve P. Langis.....	do	100 00	do
Joannem Dubé.....	do	93 60	do
Jean Langis, fils de Louis.....	do	10 00	do
Elzéar Drapeau.....	do	200 00	do
Jean Langis, fils de Germain.....	do	142 80	do
Auguste Langis.....	do	200 00	do
Etienne Patry.....	do	1,250 00	do
François Castonguay.....	do	120 00	do
Angèle Caron.....	do	645 00	do
Joseph Parent.....	do	1,110 00	do
Elzéar Pineau.....	do	426 00	do
Paschal Parent.....	do	5,850 00	do
Auguste Parent.....	do	378 00	do
Louis Ouellette.....	do	65 00	do
Louis Lavoie.....	do	520 00	do
Veuve Henri Martin.....	do	840 00	do
E. O. Martin.....	do	3,396 00	do
Le seigneur de Rimouski.....	do	200 00	do
L'évêque de Rimouski.....	do	150 00	do
Fusche Lepage.....	do		do
Mde. P. L. Gauvreau.....	do		do
Joseph Garon.....	do		do
Dommages aux terrains, section No. 8, chemin de fer Intercolonial.....			
Joseph St. Laurent.....	do	152 00	8 juin, 1876....
Lazare St. Laurent.....	do	345 00	do
L. A. Pouliot.....	do	1,066 00	do
P. K. Pineau.....	do	785 00	do
Pierre Côté.....	do	585 00	do
Joseph Gasse.....	do	450 00	do

ANNEXE No. 21.—TABLEAU des réclamations renvoyées aux arbitres officiels, avec leurs décisions.—*Suite.*

Reclamants.	Sujet de la réclamation.	Date du renvoi à l'arbitrage.	Montant réclamé.	Montant accordé.	Date de la décision.	Observations.
			\$ cts.			
Joseph St. Laurent.....	Dommmages aux terrains, section No. 8, chemin de fer intercolonial....	8 juin, 1876....	1,000 00			
Joseph Garon.....	do do	do	110 00			
Daniel Chouinard.....	do do	do	500 00			
Sifroi Beaulieu.....	do do	do	1,000 00			
Régule de Banville.....	do do	do	150 00			
J.-Ete. de Banville.....	do do	do	300 00			
Paul Côté.....	do do	do	200 00			
Amable St. Laurent.....	do do	do	200 00			
Théophile Rioux.....	do do	do	842 00			
Jean St. Laurent.....	do do	do	160 00			
Municipalité de St. Anaclet.....	do do	do	33 00			
Germain Lemieux.....	do do	do	200 00			
J. E. Grondin.....	do do	do	190 00			
Pierre Poirier.....	do do	do	10 00			
Ignace Poirier.....	do do	do	550 00			
Laurent Poirier.....	do do	do	25 00			
Achille Gagné.....	do do	do	54 00			
Jean Pierre St. Laurent.....	do do	do	2,050 00			
George Stephen.....	do do	do	1,000 00			
Joseph Pouliot.....	do do	do	2,000 00			
J. N. Pouliot.....	do do	do	1,500 00			
Victor Bouillon.....	do do	do	1,000 00			
Wm. Lavoie.....	do do	do	2,080 00			
Melchior St. Laurent.....	do do	do	25 00			
Pierre Roy.....	do do	do	14 00			
Olivier Ruest.....	do do	do				
Jean Heppel.....	do do	do	160 00			
Sylvain Lavoie.....	do do	do	125 00			
Pierre Heppel.....	do do	do	500 00			
Laurent Poirier.....	do do	do	50 00			
Joseph Heppel.....	do do	do	100 00			
Benoni Gagnon.....	do do	do	25 00			
Joseph Ross.....	do do	do	110 00			
Julien Levesque.....	do do	do	110 00			
Napoléon Lavoie.....	do do	do	300 00			
Germain Lavoie.....	do do	do	400 00			

Antoine Proulx.....	do	40 00	do
Joseph Langlois.....	do	100 00	do
Jean Chasseur.....	do	450 00	do
James Banville.....	do	100 00	do
J. Bte. Caron.....	do	85 00	do
Léon Roy.....	do	200 00	do
L. N. Gagné.....	do	200 00	do
Joseph Lavoie.....	do	400 00	do
Laurent Lavoie.....	do	438 33	do
Frs. X. Gagné.....	do	62 50	do
Prudent Ouellette.....	do	125 00	do
Louis Parent.....	do	250 00	do
Rossaire Pineau.....	do	150 00	do
Théophile Mongrain.....	do	200 00	do
Joseph Tanguay.....	do	300 00	do
Gobert Tramblay.....	do	50 00	do
Mamert Gagnon.....	do	300 00	do
Célestin Côté.....	do	100 00	do
Michel Charette.....	do	100 00	do
Paul Langevin.....	do	300 00	do
Jean Morrissette.....	do	42 25	do
Fabien Drapeau.....	do	600 00	do
Treffé Mongrain.....	do	1,000 00	do
Sylvert de Champlain.....	do	100 00	do
—Pierre de Champlain.....	do	300 00	do
—Florence de Champlain.....	do	42 25	do
André de Champlain.....	do	600 00	do
Alexis Desrosiers.....	do	1,200 00	do
Joseph Faucher.....	do	100 00	do
Hubert Langlois.....	do	650 00	do
Simon Lavoie.....	do	300 00	do
Absolon Desrosiers.....	do	1,200 00	do
Olivier St. Laurent.....	do	200 00	do
Laurent Proulx.....	do	206 00	do
Hilaire Vaillancourt.....	do	205 00	do
Elzéar St. Laurent.....	do	560 00	do
Ferdinand Vaillancourt.....	do	200 00	do
Fortunat Carrier.....	do	200 00	do
Denis Lacroix.....	do	200 00	do
J. Bte. Dumont.....	do	110 00	do
Célestin de Champlain.....	do	150 00	do
Octave Côté.....	do	369 50	do
Siméon de Champlain.....	do	520 00	do
Napoléon St. Laurent.....	do	1,550 00	do
George Pelletier.....	do	725 33	do
Victor Langlois.....	do	1,608 00	do
Paul Desrosiers.....	do	608 00	do
Gobert Girard.....	do		do
Ferdinand Roy.....	do		do

ANNEXE No 21.—Tableau des réclamations renvoyées aux arbitres officiels, avec leurs décisions.—*Suite.*

Réclamants.	Sujet de la réclamation.	Date du renvoi à l'arbitrage.	Montant réclamé.	Montant accordé.	Date de la décision.	Observations.
Louis de Champlain.....	Domages au terrain, section No. 8, chemin de fer Intercolonial...	8 juin, 1876...	\$			
François Dubé.....	do	do	778 06			
Jean Auchut.....	do	do	657 00			
Ferdinand Langis.....	do	do				
F. X. Charette.....	do	do	226 00			
J. Bte. Bariault.....	do	do				
Marcel Gaudreau.....	do	do	635 00			
François Bouchard.....	do	do				
Ferdinand Roy.....	do	do	328 00			
Xavier Drapeau.....	do	do				
Joseph Charette.....	do	do	297 00			
J.-Bte. Charette.....	do	do	30 00			
Michel Larrivée.....	do	do	460 00			
Charles Larrivée.....	do	do	272 00			
Elzéar Deschênes.....	do	do	320 00			
Edouard Cloutier.....	do	do	325 00			
Edouard Smith.....	do	do	400 00			
Pierre Gagné.....	do	do	450 00			
Paul Ross.....	do	do	178 00			
Alexandre Ross.....	do	do	227 00			
Augustin Ross.....	do	do	806 00			
Louis Desrosiers.....	do	do	700 00			
Germain Faibault.....	do	do	200 00			
Joseph Martel.....	do	do				
Alexandre Lavoie, tuteur.....	do	do	100 00			
Frs. X. Pelletier.....	do	do	150 00			
Frs. X. Parent.....	do	do	300 00			
Alexandre Dutremble.....	do	do	360 00			
Victor Duguay.....	do	do	350 00			
I. N. Blanchet.....	do	do	250 00			
John Smith.....	do	do	300 00			
J. Bte. Saucier.....	do	do	300 00			
Alexandre Marquis.....	do	do	300 00			
Antoine Bérubé.....	do	do	125 00			
Thomas Beaulieu.....	do	do				
Pierre Ross.....	do	do	50 00			

Laurent Thibault.....	do	do	300 00	.....
Edouard St. Onge.....	do	do	153 00	.....
F. X. Bernier.....	do	do	100 00	.....
Edouard Bernier.....	do	do	408 00	.....
Elzéar Ouellette.....	do	do	22 34	.....
Hilaire Roy.....	do	do	142 00	.....
J. Bte. Paradis.....	do	do	100 00	.....
Joseph Dubé.....	do	do	450 00	.....
Rémi Dubé.....	do	do	250 00	.....
Frs. Levasseur.....	do	do	1,200 00	.....
George Dubé.....	do	do	630 00	.....
Olivier Caron.....	do	do	420 00	.....
Solomon Bélanger.....	do	do	.....	.....
Jacob Lepage.....	do	do	.....	.....
Pascal Ouellette.....	do	do	300 00	.....
Lazare Verreault.....	do	do	170 00	.....
Olivier Bérubé.....	do	do	200 00	.....
Frs. X. Perrault.....	do	do	400 00	.....
Widow J. St. Laurent.....	do	do	200 00	.....
Meïchor Ouellette.....	do	do	1,425 00	.....
Jos. Prudent Hudon.....	do	do	841 00	.....
André Bérubé.....	do	do	284 00	.....
Honoré Charette.....	do	do	100 00	.....
Etienne Fortin fils de Joseph.....	do	do	247 00	.....
Narcisse Richard.....	do	do	200 00	.....
F. X. Michaud.....	do	do	15 00	.....
Alexander Smith.....	do	do	15 00	.....
Ferdinand Moreau.....	do	do	22 50	.....
James McEwing.....	do	do	8 00	.....
Angus Campbell.....	do	do	515 00	.....
Louis Bérubé.....	do	do	4 00	.....
Richard Jenkins.....	do	do	30 00	.....
Louis Dubé.....	do	do	330 00	.....
Joseph Beaulieu.....	do	do	550 00	.....
Joseph Bouchard.....	do	do	160 00	.....
Louis Fortin.....	do	do	400 00	.....
Theodore Richard.....	do	do	.....	.....
Anselme Bastille.....	do	do	600 00	.....
Etienne Fortin, fils de Louis Marie.....	do	do	80 00	.....
Jean Bastille.....	do	do	190 00	.....
Aristobule Roy.....	do	do	52 00	.....
François Bastille.....	do	do	.....	.....
Octave Gendron.....	do	do	400 00	.....
Bruno Richard.....	do	do	.....	.....
Louis Miller.....	do	do	.....	.....

13, chemin de fer Intercolonial

3 juin, 1876

119  
120  
121  
122  
123  
124  
125  
126  
127  
128  
129  
130  
131  
132  
133  
134  
135  
136  
137  
138  
139  
140  
141  
142  
143  
144  
145  
146  
147  
148  
149  
150  
151  
152  
153  
154  
155  
156  
157  
158  
159  
160  
161  
162  
163  
164  
165  
166  
167  
168  
169  
170  
171  
172  
173  
174  
175  
176  
177  
178  
179  
180  
181  
182  
183  
184  
185  
186  
187  
188  
189  
190  
191  
192  
193  
194  
195  
196  
197  
198  
199  
200  
201  
202  
203  
204  
205  
206  
207  
208  
209  
210  
211  
212  
213  
214  
215  
216  
217  
218  
219  
220  
221  
222  
223  
224  
225  
226  
227  
228  
229  
230  
231  
232  
233  
234  
235  
236  
237  
238  
239  
240  
241  
242  
243  
244  
245  
246  
247  
248  
249  
250  
251  
252  
253  
254  
255  
256  
257  
258  
259  
260  
261  
262  
263  
264  
265  
266  
267  
268  
269  
270  
271  
272  
273  
274  
275  
276  
277  
278  
279  
280  
281  
282  
283  
284  
285  
286  
287  
288  
289  
290  
291  
292  
293  
294  
295  
296  
297  
298  
299  
300  
301  
302  
303  
304  
305  
306  
307  
308  
309  
310  
311  
312  
313  
314  
315  
316  
317  
318  
319  
320  
321  
322  
323  
324  
325  
326  
327  
328  
329  
330  
331  
332  
333  
334  
335  
336  
337  
338  
339  
340  
341  
342  
343  
344  
345  
346  
347  
348  
349  
350  
351  
352  
353  
354  
355  
356  
357  
358  
359  
360  
361  
362  
363  
364  
365  
366  
367  
368  
369  
370  
371  
372  
373  
374  
375  
376  
377  
378  
379  
380  
381  
382  
383  
384  
385  
386  
387  
388  
389  
390  
391  
392  
393  
394  
395  
396  
397  
398  
399  
400  
401  
402  
403  
404  
405  
406  
407  
408  
409  
410  
411  
412  
413  
414  
415  
416  
417  
418  
419  
420  
421  
422  
423  
424  
425  
426  
427  
428  
429  
430  
431  
432  
433  
434  
435  
436  
437  
438  
439  
440  
441  
442  
443  
444  
445  
446  
447  
448  
449  
450  
451  
452  
453  
454  
455  
456  
457  
458  
459  
460  
461  
462  
463  
464  
465  
466  
467  
468  
469  
470  
471  
472  
473  
474  
475  
476  
477  
478  
479  
480  
481  
482  
483  
484  
485  
486  
487  
488  
489  
490  
491  
492  
493  
494  
495  
496  
497  
498  
499  
500  
501  
502  
503  
504  
505  
506  
507  
508  
509  
510  
511  
512  
513  
514  
515  
516  
517  
518  
519  
520  
521  
522  
523  
524  
525  
526  
527  
528  
529  
530  
531  
532  
533  
534  
535  
536  
537  
538  
539  
540  
541  
542  
543  
544  
545  
546  
547  
548  
549  
550  
551  
552  
553  
554  
555  
556  
557  
558  
559  
560  
561  
562  
563  
564  
565  
566  
567  
568  
569  
570  
571  
572  
573  
574  
575  
576  
577  
578  
579  
580  
581  
582  
583  
584  
585  
586  
587  
588  
589  
590  
591  
592  
593  
594  
595  
596  
597  
598  
599  
600  
601  
602  
603  
604  
605  
606  
607  
608  
609  
610  
611  
612  
613  
614  
615  
616  
617  
618  
619  
620  
621  
622  
623  
624  
625  
626  
627  
628  
629  
630  
631  
632  
633  
634  
635  
636  
637  
638  
639  
640  
641  
642  
643  
644  
645  
646  
647  
648  
649  
650  
651  
652  
653  
654  
655  
656  
657  
658  
659  
660  
661  
662  
663  
664  
665  
666  
667  
668  
669  
670  
671  
672  
673  
674  
675  
676  
677  
678  
679  
680  
681  
682  
683  
684  
685  
686  
687  
688  
689  
690  
691  
692  
693  
694  
695  
696  
697  
698  
699  
700  
701  
702  
703  
704  
705  
706  
707  
708  
709  
710  
711  
712  
713  
714  
715  
716  
717  
718  
719  
720  
721  
722  
723  
724  
725  
726  
727  
728  
729  
730  
731  
732  
733  
734  
735  
736  
737  
738  
739  
740  
741  
742  
743  
744  
745  
746  
747  
748  
749  
750  
751  
752  
753  
754  
755  
756  
757  
758  
759  
760  
761  
762  
763  
764  
765  
766  
767  
768  
769  
770  
771  
772  
773  
774  
775  
776  
777  
778  
779  
780  
781  
782  
783  
784  
785  
786  
787  
788  
789  
790  
791  
792  
793  
794  
795  
796  
797  
798  
799  
800  
801  
802  
803  
804  
805  
806  
807  
808  
809  
810  
811  
812  
813  
814  
815  
816  
817  
818  
819  
820  
821  
822  
823  
824  
825  
826  
827  
828  
829  
830  
831  
832  
833  
834  
835  
836  
837  
838  
839  
840  
841  
842  
843  
844  
845  
846  
847  
848  
849  
850  
851  
852  
853  
854  
855  
856  
857  
858  
859  
860  
861  
862  
863  
864  
865  
866  
867  
868  
869  
870  
871  
872  
873  
874  
875  
876  
877  
878  
879  
880  
881  
882  
883  
884  
885  
886  
887  
888  
889  
890  
891  
892  
893  
894  
895  
896  
897  
898  
899  
900  
901  
902  
903  
904  
905  
906  
907  
908  
909  
910  
911  
912  
913  
914  
915  
916  
917  
918  
919  
920  
921  
922  
923  
924  
925  
926  
927  
928  
929  
930  
931  
932  
933  
934  
935  
936  
937  
938  
939  
940  
941  
942  
943  
944  
945  
946  
947  
948  
949  
950  
951  
952  
953  
954  
955  
956  
957  
958  
959  
960  
961  
962  
963  
964  
965  
966  
967  
968  
969  
970  
971  
972  
973  
974  
975  
976  
977  
978  
979  
980  
981  
982  
983  
984  
985  
986  
987  
988  
989  
990  
991  
992  
993  
994  
995  
996  
997  
998  
999  
1000

ANNEXE No. 21.—Tableau des réclamations renvoyées aux arbitres officiels, avec leurs décisions.—*Suite.*

Reclamants.	Sujet de la réclamation.	Date du renvoi à l'arbitrage.	Montant réclamé.	Montant accordé.	Date de la décision.	Observations.
Joseph Ouellette.....	Dommmages aux terrains, section No. 13, chemin de fer Intercolonial..	8 juin, 1876...	\$ 400 00	.....	.....	.....
Wm. Saucier.....	do	do	.....	.....	.....	.....
Hector Rontier.....	do	do	140 00	.....	.....	.....
F. X. Turgeon.....	do	do	300 00	.....	.....	.....
Magloire Bérubé.....	do	do	73 50	.....	.....	.....
Daniel Smith.....	do	do	24 00	.....	.....	.....
Elzéar Bernier.....	do	do	.....	.....	.....	.....
Fredif Thibault.....	do	do	50 00	.....	.....	.....
Octave Blanchet.....	do	do	100 00	.....	.....	.....
Germain Ruess.....	do	do	80 00	.....	.....	.....
Robt. Carroll.....	do	do	.....	.....	.....	.....
M. Roy.....	do	do	.....	.....	.....	.....
Léon St. Laurent.....	do	do	.....	.....	.....	.....
Edouard Brousseau.....	do	do	.....	.....	.....	.....
Jean Brochu.....	do	do	.....	.....	.....	.....
Thos. Fréchette.....	do	do	.....	.....	.....	.....
Marcel Brochu.....	do	do	.....	.....	.....	.....
Lazare Roy.....	do	do	50 00	.....	.....	.....
Joseph Poirier.....	do	do	.....	.....	.....	.....
Jérôme Bernier.....	do	do	.....	.....	.....	.....
Chrysostome Bernier.....	do	do	122 00	.....	.....	.....
Adolphe Otis.....	do	do	23 00	.....	.....	.....
Joseph St. Laurent.....	do	do	.....	.....	.....	.....
D. Robitaille.....	Dommmages aux terrains, section No. 17, chemin de fer Intercolonial....	8 juin, 1876....	46 20	.....	.....	.....
D. McLeod.....	do	do	54 60	.....	.....	.....
A. Poirier.....	do	do	60 00	.....	.....	.....
Isaie Ritchot.....	do	do	278 96	.....	.....	.....

F. H. ENNIS,  
Serrétaire, A. O.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,  
Ottawa, 1er juillet 1876.

## ANNEXE No. 22.

## COLOMBIE-BRITANNIQUE,

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,  
VICTORIA, C.-B., 13 juillet 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport au sujet des travaux sous mon contrôle, pour l'année fiscale 1875-76, le tout accompagné de détails sur le démolissement, au moyen de la mine, du rocher Beaver, dans le havre Victoria.

*Pénitencier.*

Cet édifice se construit d'après les plans dressés sous la direction du principal architecte, à Ottawa. Le soubassement est en gros moëllons, principalement de granit, et dressés au marteau aux encoignures. Les murs sont en pierre de taille avec massif en brique bien accolé partout. Le toit est mansard, tel que décrit pour l'hôtel de la douane. Les cellules seront au nombre de 67, dont 50 pour hommes, 12 pour femmes et 5 pour la réclusion solitaire. Il y aura une chapelle pour chaque sexe. L'habitation renfermera les bureaux et les chambres nécessaires au préfet et à son personnel. Situé sur la rive droite de la rivière Fraser, l'emplacement est on ne peut mieux choisi. Le terrain s'élève en pente douce de 1 sur 10. Il constitue une partie de la réserve du gouvernement connue sous le nom de camp New Westminster, dont l'étendue est de 77.90 acres. L'eau y est abondante. Le contrat de cette entreprise a été adjugé à MM. Kinsman et Styles le 31 octobre 1874, et au prix de \$139,305. La date de son achèvement est fixé au 30 septembre 1876. A l'exception de ceux au-dessus des cellules, entre les arches supérieures et le toit, tous les murs sont maintenant terminés.

La toiture de l'habitation est presque finie. Il est résulté quelque retard d'une difficulté avec les entrepreneurs quant à la question de savoir si les têtes de cheminée devaient être en brique ou en pierre. Actuellement, on travaille au jointoyage de l'extérieur des murs, et aux tranchées des égouts. Tout le bois de chêne pour les planchers a été préparé et il sera posé dès que la toiture sera terminée. La corniche et les lucarnes sont finies. L'édifice a une apparence massive, et vu l'emplacement élevé qu'il occupe, il sera considéré comme construction publique importante. Aucune mesure n'a encore été prise pour niveler ou clôturer le terrain. La quantité d'ouvrage exécuté au 30 juin s'élevait à \$97,481.04. A part de l'entreprise, et y compris le salaire du surveillant des travaux, la dépense totale faite pour cette construction s'élève à \$1,799.32.

*Dragage du havre Victoria.*

On a continuellement travaillé au dragage du chenal, à l'entrée du havre, du 1er juillet 1875 au 29 février 1876, date où les travaux ont été interrompus et les travail-



leurs congédiés. Le dragueur et autres embarcations ont été mis en lieu de sûreté, et tout mécanisme exposé à quelque avarie a été démonté et remis avec soin. Tout l'ouillage est confié à un homme de confiance employé aux travaux depuis 1872.

Il est regrettable que ces travaux aient été interrompus, car, je crois qu'une autre année de dragage aurait complètement fait disparaître la barre de l'entrée et donné une profondeur de 14 pieds à l'eau basse. L'expérience a démontré qu'un dragage continu coûtait moins cher que lorsque ces travaux ne sont poursuivis pendant quelques mois de l'année, et cela se comprend facilement, car le démontage et le remontage des machines nécessitent une dépense, et quelque soin qu'on leur donne, les embarcations ont toujours besoin de réparation après un désarmement. De plus, un nouvel équipage et un nouveau contre-maître sont nécessairement moins habiles que ceux déjà faits à ce genre de travail.

La coque du dragueur se fait vieille. Construite en 1864, elle a servi un an après et jusqu'en 1872.

La machine et la chaudière sont dans une excellente condition. A l'exception du fond de sa coque, qui a besoin d'une couche de peinture, le remorqueur est encore en assez bonne condition. Il en est de même des chalands.

Ce qui suit est le résultat des travaux de huit mois en 1875-76.

Mois.	Jours de travail.	Vges. cubes déplacés.
Juillet,	12-80	4,352
Août,	20 ..	6,188
Septembre,	22-40	6,511
Octobre,	17-70	4,777
Novembre,	16-30	4,692
Décembre,	17-50	4,828
Janvier,	12 ..	3,026
Février,	12-80	2,890
	<u>131-50</u>	<u>37,264</u>
Moyenne,	16.43	4,658

Total de la dépense pour l'année, y compris les réparations des navires, leur désarmement et le démontage des machines..... \$15,002.28  
Coût par verge cube..... 0.40

Les travaux de dragage, depuis 1872, se résument en un déplacement de 108,218 verges cubes, et ils ont entraîné une dépense totale de \$63,842.14, dont \$20,567.36 ont passé pour réparations, construction de nouveaux chalands, achat d'un remorqueur, etc.

Coût par verge cube, y compris le coût des navires, réparations, etc., depuis 1872..... \$0.58  
Coût par verge cube, moins les frais ci-dessus..... 0.39

Ce n'est pas là un mauvais résultat si l'on considère la grande perte de temps causée par les vents, les fortes mers, etc., et aussi le prix élevé de la main-d'œuvre dans la province, et aussi l'obligation où l'on était d'avoir à transporter le déblai du dragage à plus d'un mille de l'entrée du havre.

Tout dernièrement, des personnes qui s'y connaissent m'ont dit que la vase qui s'amassait dans le havre en face de la cité ne tarderait pas à en diminuer la profondeur, et que déjà les grands steamers qui fréquentent ce port touchent fond dans la saison des basses eaux.

Il faudrait environ trois mois pour draguer cette partie du havre, et je pense que la compagnie de la Baie d'Hudson, ainsi que d'autres intéressés, contribueraient volontiers au paiement des frais.

*Démolition du rocher Beaver.*

On a peu miné sous l'eau, comparativement parlant, mais je crois devoir faire un rapport détaillé de ces travaux. Ce rocher, dont le volume est d'environ 884 verges cubes, est formé par une roche ignée très dure. Son sommet git à environ trois pieds au-dessous de l'eau basse. 10' 6" est la plus grande profondeur qu'il fallait atteindre. Sa longueur est d'à peu près 100 pieds et sa largeur de 60. C'était un grand obstacle que les gros et longs navires avaient à éviter pour se rendre à leurs quais, et plus d'un se sont plus ou moins endommagés en le heurtant. Le dernier steamer qui ait donné dessus est le *City of Panama*.

Le contrat de cette entreprise a été donné à M. Thomas Spence le 12 avril 1875, au prix de \$11,950. Il commença par percer des trous de 2 et 3 pouces à l'aide d'une plateforme flottante sur laquelle se tenaient ses mineurs, et mina ainsi de petites parties du rocher au moyen de la dynamite; mais il abandonna bien vite ce plan pour adopter le batardeau, qu'il fit de neuf pieds carrés à l'extérieur et de quatre à l'intérieur, l'espace intermédiaire étant rempli d'argile dur. Il était maintenu par des liens de fer posés à chaque angle et enfoncés dans le roc. Cette construction a résisté tout l'hiver dernier. Une fois l'eau pompée, on a percé un puits d'environ 3 pds. 6 pouces de diamètre et de 12 de profondeur, et du fond l'on a percé des galeries. La galerie longitudinale était de 26 pds. de profondeur sur 5 de large; celle à angle droit était d'environ 12½ pieds de long, et la suivante d'environ 11 pieds de longueur, ces deux dernières étant d'environ 3½ pieds de large et de 4½ de hauteur.

Le batardeau a coûté.....	\$500
Le puits, par verge cube,.....	60
Les galeries " " .....	30

La charge de la mine consistait en 350 lbs. de dynamite et en 400 lbs. de grosse poudre réparties à peu près également le long des galeries. Elle a été tirée à l'aide de la batterie Farmer, et tout annonce que le succès a été complet. L'explosion a soulevé une colonne d'eau de 70 pds. de diamètre qui a atteint à une hauteur de 65 pds. Ce fait a été constaté à l'aide d'instruments. Le rocher occupe une plus grande étendue qu'avant l'explosion.

L'entrepreneur travaille actuellement à l'installation d'une grande cloche de plongeur et d'appareils pour enlever les morceaux du rocher.

A compte de ce contrat il n'a encore été payé que \$2,240.63. Cette entreprise devait être terminée le 31 août dernier. L'entrepreneur et ses répondants ont été informés de ce manquement aux conditions du contrat et de l'obligation où ils allaient être de payer la somme prescrite à raison de dommages.

La nature particulière de ces travaux, les difficultés qu'ils offraient et aussi celles de trouver des hommes d'expérience, m'ont porté à user de la discrétion qui m'est permise, c'est-à-dire d'être indulgent pour l'entrepreneur, et cela parce j'ai surtout la conviction qu'il terminera son entreprise.

*Entretien du télégraphe.*

Aucun des câbles submergés ne s'est rompu dans le cours de l'année. Nous avons actuellement de disponibles quatre milles de câble récemment acheté, et 2 milles de vieux câble, qui pourront servir dans le besoin. Les fortes crues de ces derniers temps ont ravagé affreusement les chemins de la terre ferme, ainsi que la ligne de télégraphe, dont la plus grande partie occupe le bord du plus grand chemin carrossable. Le dommage à la ligne s'étend de New Westminster, à l'est, sur environ 5 milles, depuis Sunnass, sur 15 milles; entre Yale et Lytton, 57 milles, et depuis Clinton, dans la direction nord, sur environ 50 milles. Ces parties de la ligne sont reconnues comme étant en mauvaise condition. Par endroits, 12 pieds d'eau recouvraient la grande route, et le bois en dérive apporté par la rivière Fraser a entraîné les poteaux avec beaucoup de fil. Le dommage a été réparé temporairement et la ligne fonctionne; mais pour la mettre en bonne condition il sera nécessaire de l'examiner sur tout son parcours.

Sur le territoire voisin où passe notre ligne, les crues lui ont fait aussi beaucoup de dommage. De Swinonish à Sawmish, le fil, qui n'est pas galvanisé, est tellement corrodé qu'il peut à peine supporter son propre poids. On peut en dire autant de celui de Swinomish à Matsqui. Quand même il est neuf, le fil non galvanisé n'est pas aussi bon conducteur, et il est en conséquence à désirer que sur ces parties de la ligne on le remplace par du fil galvanisé, dont il faudra environ 12 milles.

Le chaland employé à la pose des câbles submergés est maintenant vieux et peu sûr. Il est donc nécessaire de le remplacer par un neuf, mais plus fort et plus solide afin que la machine poney y fonctionne plus facilement. Les risques sont plus grands aujourd'hui—l'outillage étant évalué à \$13,000—car c'est dans le golfe de Georgie que l'on a à travailler. Lorsqu'il fait une forte brise, il est souvent difficile, même en été, d'atterrir dans ces parages, et en hiver le péril est encore plus grand.

On trouvera dans le tableau A le compte du revenu et de la dépense de la ligne pour l'année fiscale.

Dans le cas où serait adopté le rapport collectif de l'inspecteur des postes et de votre serviteur, lequel a été récemment expédié à Ottawa, une grande économie sera effectuée par la réunion des bureaux de l'opérateur et du maître de poste aux stations mentionnées dans ce rapport.

#### *Réparations aux édifices.*

La dépense pour ce service se décompose comme suit :—

Edifice de la douane.....	\$240 00
Peinturage du toit du bureau de poste, etc.....	65 00
Réparations à ce dernier édifice après l'incendie qui eût lieu en face.....	36 50

#### *Douane.*

Le département de la douane a été convenablement meublé, y compris la grande salle, les bureaux des percepteurs et premiers commis, et la salle du préposé au débarquement. Dépense, \$1,496.69.

#### *Travaux publics, compte d'annonces.*

Dépense pour ce service, \$17.

#### *Dépenses contingentes de bureau*

Y compris les gages des messagers, la papeterie, etc., ces dépenses se sont élevées à \$308.48.

#### *Vente de la machine et de la chaudière de la Monnaie.*

Cette machine et la chaudière de la Monnaie de la Colombie-Britannique ont été vendues à l'encan, à New Westminster, le 4 juin, pour la somme de \$700, sur lesquelles 10 par cent ont été payés, (moins les frais, \$37.50) c'est-à-dire \$32.50. La balance est payable le 15 de ce mois.

#### *Lot du bureau d'enregistrement.*

La moitié est du lot 5, bloc XIV, New Westminster, sur lequel est situé l'ancien bureau d'enregistrement, a été loué en 1871 à M. J. K. Suter, par le gouvernement provincial, pour \$60 par année. Lors de la confédération, son titre devint la propriété du

gouvernement fédéral, mais il appert que depuis le gouvernement provincial a encore retiré ce loyer pendant quelque temps après le transfert. Je me suis adressé à M. Suter pour retirer ce qui était dû et se montait à environ \$240, mais il déclara ne pouvoir faire ce paiement, et offrit d'acheter le lot au prix de \$1,000, cette somme devant couvrir les arrérages de loyer. Cette offre fut acceptée et M. Suter produisit ensuite un reçu de l'agent du gouvernement provincial pour certaines sommes payées à ce dernier. Par ce fait, le prix d'achat se trouva réduit à \$850, payables en quatre versements, le premier de \$130,—et il est fait—et les quatre autres le 1er juillet 1877 et les trois années suivantes, ces derniers devant être de \$180 chacun, avec un intérêt de 7 p. c. Le gouvernement a ainsi obtenu la pleine valeur du terrain.

*Tableau A.*

Recettes diverses pendant l'année fiscale 1875-76 :

Loyer de l'hôtel du gouvernement, New Westminster, John Kinsman, jusqu'au 30 juin.....	\$193 25
Loyer d'édifice, H. Holbrook.....	150 00
Loyer des édifices du gouvernement, New Westminster, du 1er déc. 1875 au 30 juin 1876. J. Nooney, 1875.....	21 00

Vente de propriétés du gouvernement pendant l'année fiscale 1875-76 :

Vente d'une machine et d'une chaudière—1er versement moins les frais—J. Minhead.....	32 50
Vente du demi-lot 5, bloc XIV, New Westminster, à J. K. Suter—1er versement.....	130 00

*Avances.*

Avance faite au surintendant de la ligne de télégraphe le 23 mai 1873 et autorisée par lettre en date du 20 mars de la même année.....	1,000 00
--	----------

Recettes de la ligne de télégraphe pendant l'année fiscale 1875-76 :

	\$	Dépôts reçus.
Juillet.....	789.40	" 199
Août.....	1050.00	" 203
Septembre.....	818.90	" 451
Octobre.....	1015.33	" 461
Novembre.....	652.99	" 603
Décembre.....	414.00	" 607
Janvier.....	451.05	" 606
Février.....	436.86	" 678
Mars.....	510.10	" 890
Avril.....	722.30	" 890
Mai.....	985.61	" 1,028
Juin.....	520.87	" 1,051
Loyer d'une pompe de T. Spence.....	200.00	" 997

Total.....\$8,567.41

## Entretien du télégraphe pendant l'année fiscale 1875-76 :

Coût de 4 M de nouveau câble submergé, etc.....	\$6,679.40
Dépense de Juillet.....	2,212.18
“ Août.....	2,856.28
“ Septembre.....	2,920.14
“ Octobre.....	2,079.86
“ Novembre.....	3,296.81
“ Décembre.....	3,183.46
“ Janvier.....	1,822.39
“ Février.....	3,440.61
“ Mars.....	2,133.24
“ Avril.....	1,881.12
“ Mai.....	2,600.74
“ Juin.....	2,222.81
Subvention de la compagnie de télégraphe Western Union pour l'année expirée le 30 juin 1876.....	4,000.00
	<hr/>
	\$41,329.04

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

B. W. PEARSE,  
*Ingénieur local*

F. BRAUN, écr., Secrétaire,  
Ministère des Travaux Publics.

## ANNEXE No. 23.

## CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER,  
MONTRÉAL, 20 septembre 1876.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous transmettre les comptes de l'exploitation du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard pour l'année expirée le 30 juin 1876.

Cette voie ferrée a été régulièrement ouverte au trafic le 12 mai 1875, de sorte que ces comptes sont les premiers d'une année entière d'exploitation.

Ces comptes se composent des états suivants :

1. Compte de capital.
  2. Détails de la dépense de capital.
  3. Compte des recettes.
  4. Dépense des locomotives.
  5. " wagons.
  6. Entretien de la voie.
  7. Frais généraux.
  8. Etat mensuel des recettes.
  9. " dépenses.
  10. Compte des approvisionnements.
  11. Bilan général.
- Etat des moyennes, etc.

Du 12 mai au 30 juin 1875, l'exploitation a donné les résultats suivants :

Recettes.....	\$24,493 99
Dépenses .....	47,671 43
	Perte.....\$23,177 44

Pour l'année expirée le 30 juin 1876, le résultat de l'exploitation est :

Recettes.....	\$118,060 96
Dépenses .....	214,930 43
	Perte ..... \$96,869 47

La longueur totale de la voie est de 198½ milles et sa largeur de 3 pds. 6 pouces. Elle a été ouverte à la circulation dans une incomplète condition, et son matériel roulant n'était pas approprié à la desserte.

Les locomotives étaient petites et trop faibles pour débarrasser la voie encombrée de neige, et le nombre des wagons était insuffisant à la desserte du trafic dans la saison d'automne.

Son clôturage était de l'espèce la plus inférieure, et sur une grande partie de la ligne on a été obligé de la remplacer par une construction plus substantielle.

Elle n'avait nulle part d'abris à neige, mais des ordres ont été donnés pour qu'il y en ait d'établis au commencement de l'hiver prochain.

Quatre nouvelles locomotives sont maintenant sur la ligne.

Le nombre des wagons de voyageurs n'a pas augmenté, mais celui des wagons de fret a été porté à 150 wagons fermés et à 100 wagons plate-forme.

Tous servent actuellement, et l'on croit que la ligne a aujourd'hui un matériel roulant capable de faire promptement la desserte dans la saison des affaires.

On est en voie d'établir à Charlottetown un atelier où pourra être réparé le matériel roulant. Cet atelier sera prêt avant la fin de la saison.

Les dépenses pour travaux et le matériel roulant en question sont couvertes par le crédit de \$200,000 voté à la dernière session du Parlement. Quand tout sera terminé, le chemin sera dans une assez bonne condition.

Des grands perfectionnements ont été ajoutés aux locomotives et les frais en ont été portés au compte de l'exploitation; mais l'entretien du matériel roulant va être coûteux.

Il a fallu déboursier près de \$6,000 pour réparer les dommages causés à la Baie St, Pierre par la forte tempête de novembre dernier, et ce déboursé a été inclu dans les frais d'exploitation.

Pour essayer de tenir la voie libre pendant l'hiver, il a fallu faire une dépense considérable, vu le manque d'abris à neige et l'insuffisance du matériel roulant.

Le trafic est très limité l'hiver.

De juillet à décembre 1875, et en mai et juin 1876, le trafic n'a jamais rapporté moins de \$10,000 par mois, et deux fois il a donné plus de \$14,000; mais pour les quatre plus mauvais mois de l'hiver, les recettes ont été comme suit :

Janvier.....	\$5,676
Février.....	2,699
Mars.....	5,836
Avril.....	7,852

Pour ces mois, les frais d'exploitation ont été beaucoup au-dessus de la moyenne de l'année.

L'île est en hiver si isolée du reste du monde qu'il ne se peut faire autrement que le trafic y soit très restreint en cette saison, et les recettes se trouvent encore diminuées par l'augmentation des frais d'exploitation occasionnée par les mauvais temps.

Quant à savoir si, en hiver, le trafic sera toujours aussi limité, c'est ce que le temps nous apprendra.

La récolte de l'avoine étant toujours abondante dans l'île, c'est l'article qui a constitué le fret le plus considérable.

Jusqu'ici le commerce est principalement desservi par de petits navires fréquentant les nombreux havres de la côte, et comme ils transportent le fret à très bas prix, le chemin de fer est contraint de faire de même.

#### ENTRETIEN DE LA VOIE.

Le manque de ballast dans l'île force à l'aller chercher au loin. Depuis l'ouverture de la ligne, l'égottement et l'exhaussement de la voie ont coûté de fortes sommes, mais ces travaux ont nécessairement beaucoup amélioré la chaussée. On travaille aussi au ballastage, mais il va s'écouler bien du temps et se faire une grande dépense avant qu'il soit terminé de manière à donner satisfaction.

Bien que peu considérable, la maçonnerie est de mauvaise qualité, et pour refaire les parties qui en ont le plus besoin une dépense considérable sera nécessaire. Tant qu'ils ne seront pas renouvelés, l'entretien des ponts de bois sera aussi très dispendieux. Quand on les renouvellera, il pourra être effectué une économie en en diminuant la longueur.

Les prochaines dépenses à faire seront pour le renouvellement des traverses.

Les rails sont de fer et du poids de 40 lbs par verge. Ils sont trop faibles pour résister à l'oscillation causée par le poids des locomotives sur les fortes rampes et courbes très-courtes. Pour les réparations, on n'a pas assez de rails en réserve. Les sablières, etc., sont aussi insuffisants.

C'est sur environ 6 milles, c'est-à-dire entre Charlottetown et Royalty Junction,

que le trafic est le plus considérable, et sur cette partie les courbes sont courtes et les rampes très prononcées.

Sur cette partie de la ligne on voit facilement que les rails sont usés, et si on les y laissait l'hiver prochain, ils seraient en mauvais état au printemps. C'est pourquoi il a été décidé de les remplacer par des rails d'acier du poids de 50 lbs. par verge. On pourra alors disposer de ceux enlevés pour réparer le reste de la ligne.

Pour les renouvellements prochains, on se guidera sur la somme d'usure que les rails auront subi à la fin de l'hiver prochain.

#### LOCOMOTIVES ET WAGONS.

Y compris le nouvel équipement plus haut mentionné, le matériel roulant actuel se compose de—

- 18 locomotives.
- 14 wagons de 1<sup>ère</sup> classe.
- 9 wagons de 2<sup>ème</sup> classe.
- 5 wagons-poste et à bagage.
- 150 wagons fermés.
- 100 wagons plateforme.
- 4 wagons à claire-voie.

Dix des locomotives ont été construites en Angleterre, 4 à Philadelphie par l'usine Baldwin, et les quatre dernières commandées ont été construites par l'usine canadienne de Kingston.

Les 14 premières ont été fournies par ceux qui ont construit le chemin de fer. Une partie des wagons ont été construits dans l'île et l'autre dans les ateliers de l'Intercolonial, à Moncton.

Avec les ateliers que l'on est en voie d'établir, toutes les réparations du matériel roulant se feront à Charlottetown.

#### APPROVISIONNEMENTS.

Le 30 juin 1876, les approvisionnements s'élevaient à \$31,964.55. Comme on ne peut se procurer la houille et nombre d'autres articles d'un usage régulier que lorsque la navigation est ouverte, il faut toujours en avoir fait une provision à l'automne.

93,938 voyageurs et 28,358 tonnes de fret ont été voiturés sur le chemin de fer durant l'année.

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

C. J. BRYDGES,  
*Surintendant-général des chemins de fer de l'Etat.*

F. BRAUN, secrétaire,  
Ministère des Travaux Publics.



## CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

## RAPPORT DU SURINTENDANT.

BUREAUX GÉNÉRAUX,  
CHARLOTTETOWN, 26 août 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les comptes et détails de l'exploitation de ce chemin de fer pour l'année expirée le 30 juin 1876.

Les états suivants nous ont déjà été transmis :

- No. 1.—Compte du capital.  
 2.—Détails de l'emploi du capital.  
 3.—Etat des recettes pour l'année expirée le 30 juin 1876.  
 4.—Relevé 1. Dépense des locomotives.  
 4.— " 2. " wagons.  
 6.— " 3. Entretien de la voie et des constructions.  
 7.— " 4. Dépense des stations.  
 8.— " 5. Frais généraux.  
 9.—Etat des recettes mensuelles.  
 10.— " dépenses.  
 11.— " approvisionnements.  
 12.—Bilan général.  
 13.—Etat des moyennes.

Ci-joints se trouvent les rapports de l'ingénieur et du mécanicien.

## REVENU.

Comme c'est la première année de l'exploitation de ce chemin de fer, il est impossible d'offrir d'états comparatifs, mais nous nous servons de l'évaluation de M. Schreiber, (voir le rapport de M. Swinyard, page 29) et la comparons au résultat de l'exploitation actuelle.

*Recettes.*

Recettes de l'année expirée le 30 juin 1876.....	\$118,060 96
" selon l'évaluation de M. Schreiber.....	150,000 00
Excédant de l'évaluation sur les recettes réelles.....	\$31,939 04

*Frais d'exploitation.*

Dépenses de l'année expirée le 30 juin 1876.....	\$214,930 43
" selon l'évaluation de M. Schreiber.....	228,000 00
Excédant de l'évaluation sur les dépenses réelles.....	\$13,069 57
Recettes.....	\$118,060 90
Dépense.....	214,930 43

Excédant des dépenses sur les recettes.....	\$96,869 47
Evaluation de la perte annuelle.....	78,000 00

Excédant de la perte réelle sur la perte évaluée..... \$18,869 47

Si de ce qui précède nous déduisons la dépense extraordinaire non prévue par M. Schreiber pour la réparation de six locomotives et la construction de nouveaux tenders pour ces locomotives .....	\$6,000 00
Pour la réparation de la voie à St. Pierre, après la grande tempête du 17 novembre.....	\$5,858 42
Pour enlever la neige de la voie qui s'y accumule parce qu'elle n'a pas d'abris, etc., au moins.....	\$10,000 00

on admettra que les recettes nettes de l'exploitation ne s'éloignent guère de l'évaluation.

Je transmets un état classifié des recettes provenant du fret et qui vous aideront à juger de la nature de notre trafic sous ce rapport.

Ce chemin de fer se trouve dans des circonstances toutes particulières, car il ne peut compter que sur le trafic local pour lequel il lui est fait une régulière concurrence par les navires qui peuvent remonter les nombreuses petites rivières de notre côte.

Le moyen que nous avons adopté, d'accorder à bas prix des baux d'emplacements de magasins où sont reçus les grains, etc., destinés au transport, a pour nous un résultat avantageux, celui d'amener au chemin de fer les marchés de céréales qui se tenaient auparavant sur le littoral.

Ne pouvant donner de tableaux comparatifs de notre trafic, nous comblons cette lacune en nous servant du dernier rapport de l'Intercolonial.

Frais d'exploitation par mille, 1875, Intercolonial.....	\$2,420 42
“ “ “ 1876, Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.....	\$1,096 58
Total de la dépense par mille, 1875, Intercolonial.....	1 10 <sup><math>\frac{6}{100}</math></sup>
“ “ “ 1876, Chemin de fer de l'île du Prince Edouard.....	0 93 <sup><math>\frac{0.6}{100}</math></sup>

Nous ferons remarquer que pour l'Intercolonial le chiffre par mille comprend les renouvellements, mais qu'il n'en est pas ainsi pour notre voie ferrée; cependant, nous prétendons que les fortes dépenses faites sur cette dernière pour la reconstruction de herses à neige et de ponts, pour le drainage et pour faire enlever la neige, font plus que contrebalancer la dépense de l'Intercolonial pour les renouvellements.

#### APPROVISIONNEMENTS.

Toute la fourniture est faite par contrat. Pour les raisons déjà données, nous ne pouvons comparer ce service avec celui d'une année précédente. Nous faisons en sorte que ces approvisionnement soient aussi restreints que possible; mais, vu notre position isolée force est, pour certain articles, de faire une plus grande provision qu'il ne le faudrait dans une autre circonstance.

Pour le charbon, nous avons fait marché avec la compagnie internationale de Pictou à raison de \$2.15 la tonne, livrée à bord à Pictou.

Nous avons aussi passé contrat pour son transport d'ici à Georgetown et Charlottetown, au prix de 80 cts., et à Summerside à 90 cts., ce qui porte à \$2.97 $\frac{1}{2}$  le prix moyen du charbon livré sur nos quais. Pour cette année nous avons contracté pour notre approvisionnement à raison de \$3 la tonne livrée sur nos quais aux lieux indiqués.

## ACCIDENTS.

Le 29 janvier 1876, à 2 p.m., sur le quai de Summerside, le conducteur Taylor a été broyé entre une pièce de bois qui projetait et un wagon. Il est mort au bout de quelques heures.

Comme la cause de cette mort était évidente et que personne n'était blâmable, une enquête n'a pas été jugée nécessaire. Ce conducteur était très estimé par les voyageurs et par les employés du chemin de fer. Depuis l'ouverture de cette route c'est le seul accident qui ait été suivi de mort.

Nous sommes heureux de pouvoir dire qu'aucun voyageur n'a encore éprouvé d'accident sur ce chemin de fer.

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

W. McKECHNIE,  
*Surintendant.*

C. J. BRYDGES, écr.,  
Surintendant général des  
chemins de fer de l'Etat,  
Montréal.

## No. 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Dt.

COMPTE DE CAPITAL.

Av.

1875.	1876.	1875. 30 juin.....	1876. 30 juin.....	1875. 30 juin.....	1876. 30 juin.....	1875. 30 juin.....	1876. 30 juin.....
Coût du ch. et de l'équipement jusqu'à cette date.....		3,149,016 50		3,149,016 50		Par le gouvernement du Canada.	3,149,016 50
Dépenses pour l'année expirée le 30 juin 1876, répartis comme suit :—						Par le gouvernement du Canada.	47,546 10
Constructions de gares et service d'eau.....	28,616 75						
Matériel roulant.....	989 49						
Construction de télégraphe.....	4,912 25						
Chemin et constructions.....	8,748 39						
Quais.....	2,940 15						
Outils.....	139 07						
Inspection.....	1,200 00						
				47,546 10			
							\$3,196,562 60

E. et O. F.

THOS. WILLIAMS,  
*Comptable.*CHARLOTTETOWN, I. P. E.,  
30 juin, 1876

## No. 2—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COMPTE de capital, année expirée 30 juin 1876.

COMPTE.		DÉPENSE.	
		\$	cts.
Edifices de Charlottetown .....		8,046	62
do Georgetown .....		891	91
do Summerside .....		628	02
do Royalty Junction .....		622	38
do O'Leary .....		142	92
do Mount Stewart .....		88	26
do Saint Pierre .....		163	91
do Souris .....		235	04
do Kensington .....		114	70
do Wellington .....		205	43
do Alberton .....		693	17
do Morrell .....		62	57
do Tignish .....		371	69
do Cardigan .....		152	78
do North Wiltshire .....		130	41
do River Hunter .....		74	57
do Port Hill .....		119	83
do Palais de Justice .....		38	75
do Harmony .....		9	25
Réservoir, Union .....		84	57
do Perth .....		57	24
do Ashton .....		60	43
do Morrell .....		75	56
do Wellington .....		63	08
do Harmony .....		77	14
do Alberton .....		89	86
do Conway .....		54	10
do O'Leary .....		62	89
do Milton .....		54	49
do Blue Shank .....		88	90
do River Hunter .....		78	05
do Tracadie .....		35	48
do Mount Stewart .....		359	75
do Summerside .....		9	60
do Chasse-neige .....		989	49
Construction de télégraphe .....	\$4,103	71	
do do installation de bureaux .....	808	54	
		4,912	25
Ponts et ponceaux .....		301	67
Terrassement à Royalty Junction .....		192	16
do Bradalbans .....		3	00
Ballastage .....		484	50
Installation des bureaux et stations .....		5,074	38
Remplissage d'un vide à Charlottetown .....		1,608	18
Quai de Charlottetown .....		997	35
Balances à bascule .....		2,028	14
Quai de Souris .....		3	39
Plateforme à St. André .....		27	10
Chars à bras .....		10	75
Clôture de la cour à bois, Charlottetown .....		41	78
Voie d'évitement à Wellington .....		6	00
Forge, Charlottetown .....		139	07
Nouveaux hangars à charbon .....		25	25
Quai de Summerside .....		1,938	81
Inspection et rapport par F. Shanly, écr., I. C. ....		1,200	00
Clôture .....		5,000	00
A reporter .....		30,023	22

## No. 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ETAT du compte de capital, année expirée le 30 juin 1876.—*Suite.*

COMPTE.	DÉPENSE.
	\$ cts.
<i>Report</i> .....	39,023 22
Atelier des machines, Charlottetown.....	3,409 99
Ateliers de chars do .....	1,420 54
Forge do .....	203 74
Agrandissement de la maison de fret, Charlottetown.....	1,039 28
Maison à l'huile, Charlottetown.....	1,307 20
Garde-corps do .....	706 13
Magasins d'outillage do .....	436 00
Total.....	47,546 10

F. &amp; O. E.

THOMAS WILLIAMS,  
*Comptable.*

CHARLOTTETOWN, I.P.E.  
30 juin 1876.

No. 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD  
 COMPTE DU REVENU, pour l'année expirée le 30 juin 1876.

Dépenses.		Année expirée le 30 juin 1876.	Recettes.	Année expirée le 30 juin 1876.
Locomotives, relevé 1.....		62,413 44	Trafic des voyageurs.....	65,005 24
Dépenses des chars do 2.....		23,027 54	Trafic du fret.....	45,304 79
Entretien, voie et travaux, do 3.....		78,956 33	Malles et diverscs.....	7,750 93
Dépenses des stations do 4.....		23 188 88	Balance.....	118,066 96
Frais généraux do 5.....		27,344 24		96,869 47
		\$214,930 43		214,930 43

E. et O. E.

THOS WILLIAMS,  
*Comptable.*

CHARLOTTETOWN, I.P.E.,  
 30 juin 1876.

## No. 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

## FORCE MOTRICE.—(Relevé 1.)

	Montant.
	\$ cts.
Salaire du surintendant des machines, du commis, dépens. de bur. et frais de route	3,167 61
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	11,139 10
Combustible	11,509 15
Huile, suif, chiffons et diverses provisions	2,763 63
Réparations aux machines, tenders et à l'outillage des machines	26,075 63
Eau, y-compris réparations à la pompe et au réservoir	6,766 32
Divers	992 00
	62,413 44

E. et O. E.

THOMAS WILLIAMS,  
*Comptable.*CHARLOTTETOWN, Ile du P.-E.,  
30 juin 1876.

## No. 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

## DÉPENSES DES CHARS.—(Relevé 2.)

	Montant.
	\$ cts.
Réparations aux chars à voyageurs	4,371 85
do aux chars-postes, chars-express et à bagage	834 26
do aux chars à fret, etc.	4,369 60
Gages des conducteurs, préposés aux bagages et garde-freins	9,509 65
Huile et chiffons pour garnitures	1,065 63
Petits poêles et combustible	2,570 99
Divers	305 51
	23,027 54

E. et O. E.

THOMAS WILLIAMS,  
*Comptable.*CHARLOTTETOWN, Ile du P.-E.,  
30 juin 1876.



## No. 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

## ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX.—(Relevé 3.)

	Montant.
	\$ cts.
Salaire de l'ingénieur, des commis, dépenses de bureau et frais de route.....	4,060 95
Gages pour réparations de la voie, des clôtures et sémaphores.....	40,327 45
Lisses, coussinets et chevilles.....	5,008 18
Traverses.....	
Bois de construct. et de service pour réparat. aux ponts, garde-bestiaux et clôtures.	1,992 57
Réparations aux quais.....	253 44
do aux bâtisses.....	3,343 61
do aux chasse-neige, outils, etc.....	4,870 86
Enlèvement de la glace et de la neige.....	19,089 27
Divers.....	
	78,956 33

E. et O. E.

THOMAS WILLIAMS,  
*Comptable.*

CHARLOTTETOWN, Ile du P.-E.  
30 juin 1876.

## No. 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

## DÉPENSES DES STATIONS.—(Relevé 4.)

	Montant.
	\$ cts.
Salaires et gages des chefs de stations, agents, commis, opérateurs du télégraphe, préposés au bagage des stations, gardiens de cour, aiguilleurs et journaliers...	16,235 04
Combustible, huile, éclairage, papeterie et autres dépenses imprévues.....	6,782 41
Divers.....	171 43
	23,188 88

E. et O. E.

THOMAS WILLIAMS,  
*Comptable.*

CHARLOTTETOWN, Ile du P.-E.,  
30 juin 1876.

## No. 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

## FRAIS GÉNÉRAUX (Relevé 5.)

	\$	cts.
Traitements du surintendant, des chefs de trains et commis, frais de bureau et de route	7,990	30
Traitements du comptable, de l'auditeur et des commis, frais de bureau et de route.....	5,890	02
Traitement du payeur, caissier et commis, frais de bureau et de route.....	2,299	02
Traitements de l'agent général de l'express et du bagage, frais de bureau et de route.....	1,542	07
Annonces .....	640	28
Dommages aux hommes, animaux et effets.....	1,795	35
Télégraphique, (non compris les traitements des opérateurs).....	41	62
Divers .....	1,287	16
Dommages causés par des tempêtes, embranchement de Souris, 17 novembre 1875. ....	5,858	42
	\$27,344	24

E. et O. E.

THOS. WILLIAMS,  
*Comptable.*CHARLOTTETOWN, I. P. E.,  
30 juin 1876.

## No. 9.—CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

## ÉTAT MENSUEL DES RECETTES.

Mois.	Passagers.	Fret.	Malles et divers.	Total.
1875.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Juillet.....	11,211 50	2,994 66	782 25	14,988 41
Août.....	9,560 31	3,295 10	754 13	13,609 54
Septembre.....	6,345 34	3,040 90	744 30	10,130 54
Octobre.....	7,233 77	3,950 92	780 82	11,965 51
Novembre.....	6,198 78	7,397 03	717 59	14,313 47
Décembre.....	3,180 27	6,265 75	608 47	10,054 40
1876.				
Janvier.....	2,490 00	2,703 70	483 09	5,676 79
Février.....	1,080 92	1,030 15	588 14	2,699 21
Mars.....	2,553 58	2,879 08	403 87	5,836 67
Avril.....	4,605 83	2,664 57	581 77	7,852 16
Mai.....	5,535 83	4,292 41	570 63	10,398 83
Juin.....	5,009 11	4,790 52	735 87	10,535 50
Totaux.....	65,005 24	45,304 79	7,750 93	118,060 96

E. et O. E.

THOS. WILLIAMS,  
*Comptable.*CHARLOTTETOWN, I. P. E.,  
30 juin 1876.

No. 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.  
ETAT MENSUEL DES DÉPENSES.

Mois.	Force motrice.	Dépenses des chars.	Entretien de la voie et des constructions.	Dépenses des stations.	Frais généraux.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1875.						
Juillet.....	4,137 42	2,126 58	5,010 64	1,581 63	1,342 85	14,202 12
Août.....	4,333 44	1,678 28	4,831 51	1,917 30	2,085 16	14,845 69
Septembre.....	3,891 28	1,981 76	4,746 35	1,973 95	1,935 19	14,528 43
Octobre.....	4,723 42	2,041 80	4,358 34	2,107 96	1,289 84	14,521 36
Novembre.....	5,482 92	1,918 27	6,072 03	2,113 60	2,088 81	17,675 63
Décembre.....	7,690 46	1,904 38	6,980 46	2,358 25	2,709 52	21,543 07
1876.						
Janvier.....	5,734 03	1,494 94	7,705 14	1,640 69	3,211 74	19,787 54
Février.....	6,140 99	1,966 83	10,334 70	1,523 84	2,831 88	23,798 24
Mars.....	6,149 85	1,881 11	9,599 11	1,609 45	2,612 07	21,851 59
Avril.....	4,761 62	1,843 69	5,682 14	2,472 60	3,428 04	19,178 09
Mai.....	4,986 89	2,022 14	6,996 12	1,980 51	1,610 30	17,595 96
Juin.....	4,391 12	2,167 76	6,638 89	2,006 10	2,198 84	17,402 71
	62,413 44	23,027 54	78,956 33	23,188 88	27,344 24	214,930 43

E. et O. E.

THOS. WILLIAMS,  
*Comptable.*CHARLOTTETOWN, I. P. E.,  
30 juin 1876.

## No. 11.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ETAT des approvisionnements pour l'année expirée le 30 juin 1876.

1875. 30 juin.....	Balance.....		10,950 48
1876. 30 juin.....	Achats durant l'année.....	94,453 45	
	Frais d'autres départements.....	5,619 06	
	Bordereaux.....	3,342 33	103,414 84
	Av.		114,365 32
1876. 30 juin.....	Distribution durant l'année.....		82,400 77
	Balance, 30 juin 1876.....		\$31,964 55

E. et O. E.

CHARLOTTETOWN, I.P.E.,  
30 juin 1876.THOS. WILLIAMS,  
*Comptable.*

## No. 12.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DT.

BILAN GÉNÉRAL.

Av.

Approvisionnements.....	31,964 55	Compte fédéral.....	47,782 24
En caisse.....	928 47	Assurance contre les accidents.....	253 61
Stations.....	442 11		
Département de l'outillage.....	3,555 24		
do des Postes.....	1,346 47		
Schreiber et Burpee.....	300 00		
Département de la Milice.....	5 39		
Divers.....	516 50		
Compte de capital indéterminé.....	8,977 12		
	\$48,035 85		\$48,035 85

E. et O. E.

CHARLOTTETOWN, I.P.E.,  
30 juin 1876.THOS. WILLIAMS,  
*Comptable.*

## No. 13.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ETAT DES MOYENNES, année expirée le 30 juin 1876.

DÉTAILS.		—
Milles parcourus par les trains.....		230,955
do do wagons.....		835,590
Recettes des trains, par mille.....	cents	51.11
do par mille de la voie (196).....	\$	602.36
Pourcentage des recettes provenant des passagers sur les recettes brutes.....		55.06
du fret do do do .....		38.37
d'autres sources do do do .....		6.57
Dépenses des trains par mille—		
Gages des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs.....		4.82
Combustible.....		4.93
Huile, suif, déchets et menus articles.....		1.20
Réparations de locomotives.....		11.29
Eau et réparations de citernes.....		2.93
Divers.....		.43
Total .....		25.65
Salaires du surintendant des ateliers, frais de route et de bureau.....		1.37
		27.02
Force motrice.....		27.02
Dépenses des wagons.....		9.97
Entretien de la voie et des constructions.....		34.19
Dépenses des stations.....		10.04
Frais généraux.....		11.84
Total des trains par mille.....	cents	93.06
Frais d'exploitation, par mille de la voie.....	\$	1,096.58

## CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ETAT classifié des revenus proven. du fret pour l'ann. expir. le 30 juin 1876.

Description du fret.	Quantités.	Ton'x.	Montant.
			\$ cts.
Avoine.....	Boiss. 393,890	7,036	9,230 79
Blé et autres grains.....	" 3,243	66	85 84
Pommes de terre et racines.....	" 5,928	146	239 38
Fleur.....	Brls. 19,032	1,893	3,394 74
Maquereau.....	" 2,275	341	641 24
Hareng.....	" 4,549	679	1,235 37
Morue et autre poisson.....	" .....	171	375 19
Huitres.....	" 1,728	172	328 31
Poisson, barils.....	No. 8,996	141	413 51
Bois dégrossi et en grume .....	C.pds. 218,211	6,261	5,517 39
Bois scié.....	Pd. ét 1,212,401	1,708	1,656 13
Bardeaux.....	.....	402	450 99
Bois de corde et écorce pour les tanneurs.....	Cds. 706	1,154	706 24
Charbon.....	Chars. 80	368	238 79
Chaux.....	Bbls. 1,730	258	195 83
Pierre à chaux.....	Chars. 69	552	291 04
Brique et pierre.....	" 41	305	199 80
Sel.....	.....	219	288 56
Bestiaux, de toutes sortes.....	No. 710	195	571 06
Lard en carcasse.....	.....	140	370 27
" en barils.....	.....	112	279 23
Œufs.....	Colis. 3,647	173	587 79
Beurre.....	.....	7	29 85
Marchandises.....	.....	5,859	17,254 72
Quaiage, remisage, surstarie et surcroit de bagage.....	.....	.....	722 73
Totaux.....	.....	28,358	45,304 79

## ETAT DU TRAFIC DES PASSAGERS.

Nombre total transporté.....	93,968
Recettes.....	\$65,005 24
Recettes pour chaque passager.....	69 <sup>70</sup> / <sub>100</sub> cts.

W. McKECHNIE,  
Surintendant.

## CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

## DÉPARTEMENT DES MACHINES.

CHARLOTTETOWN, 10 août 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport de mon département pour l'année expirée le 30 juin 1876.

J'y joins les relevés et états qui suivent :—

1. Etat du parcours et du coût des locomotives durant l'année.
2. Relevé mensuel du parcours des locomotives, des matériaux employés, etc., durant l'année.
3. do do du coût de la force motrice durant l'année.
4. do do do des chars par mille, do
5. do indiquant le nombre de locomotives et chars.
6. do do le coût du service des chars durant l'année.

Les changements et réparations dont il était question dans le rapport de l'année dernière ont duré toute l'année, et ils ne seront terminés que dans un mois, à cause du nombre limité des locomotives et de la difficulté que nous avons éprouvée à tenir le chemin ouvert l'hiver dernier. Depuis lors nous avons bien avancé notre ouvrage. Onze locomotives ont été mises en bon ordre et peinturées. Trois ont été tenues en bon état de fonctionnement. Trois des locomotives à citerne auront besoin de boîtes à feu en acier. Quatre des locomotives à citerne légères sont converties en chasse-neige.

Treize des trente-cinq chars plate-formes venant de Moncton, et vingt-cinq des vingt-huit chariots à plate-forme ont été montés et utilisés.

Le reste des chars et quatre nouvelles locomotives qui doivent nous arriver, seront mis en bon ordre aussitôt que nous les recevront.

Aussitôt que les nouveaux ateliers seront prêts à recevoir la machinerie, elle y sera transportée et tout sera préparé pour le service de l'hiver.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

A. STRONACH,  
*Mécanicien.*

C. J. BRYDGES, écrivain,  
Surintendant Général,  
Chemins de fer du gouvernement.



## CHEMIN DE FER DE L'ILE

DÉPARTEMENT  
ÉTAT du fonctionnement et du coût des loco-

No. de la machine.	Constructeurs.	Dans l'atelier durant	Heures sous vapeur.	Milles parcourus par les convois.				Milles parcourus par les locomotives.			
				A passagers.	A fret et mixtes.	Ballastage.	Pilotage.	Avec convoi.	A lège.	Formation des trains.	Total.
1	Engines Hunslet Co., Leeds, An- gleterre.	.....	2,964	3,422	4,906	839	2,398	11,565	308	5,589	17,462
2		Nov. Mouvoir les ma- chines.	3,255	2,175	11,435	2,770	1,733	18,113	137	2,479	20,729
3		Sept. et Mars.....	2,548	1,764	8,276	1,548	2,764	14,352	358	2,248	16,958
4	Black Hawthorne & Co., Gateshead on Tyne.	.....	2,958	1,336	4,068	2,539	2,007	9,950	194	5,784	15,928
5		Février Mars et Avril....	1,757	2,850	4,341	640	1,069	8,900	245	1,638	10,783
6	Baldwin Locom- otive Works, Philadelphie.	Janvier à juin inclusi- vement..	1,141	98	4,275	338	94	4,805	256	1,541	6,602
7		Mars.....	1,742	552	3,322	1,083	641	5,598	152	3,919	9,669
8		Juillet à Nov., in- clus'nt..	1,782	838	5,059	2,628	1,882	10,407	137	1,361	11,965
9	Totaux.	.....	2,037	46	3,695	1,814	1,071	6,626	363	3,105	10,094
10		.....	3,749	498	24,744	.....	1,047	26,289	598	924	27,811
11		.....	3,824	608	17,112	3,646	1,763	23,129	296	376	23,801
12		.....	3,851	3,177	25,146	.....	120	28,443	152	973	29,568
13	Totaux.	Janvier.	4,149	3,947	23,356	.....	89	27,392	141	2,112	29,645
14		Totaux.	35,757	21,311	139,735	17,845	16,678	195,569	3,337	32,049	230,955

## DU PRINCE-EDOUARD.

## DES MACHINES.

motives, pour l'année expirée le 30 juin 1876.

Total des milles parcourus.		Moyenne des milles parcourus par char avec convoi.	Coût des					Moyenne par 100 milles parcourus par les locomotives.				
Chars.	Chasse-neige.		Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, chiffons, etc.	Réparations.	Total.	Mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Total.
			\$	\$	\$	\$	\$					
32,886	273	2-84	955 20	801 92	246 83	1,067 68	3,071 63	5-47	4-59	1-41	6-11	17-59
63,515	268	3-50	1,154 42	811 83	246 61	1,196 87	3,409 73	5-56	3-91	1-18	5 77	16-44
48,614	101	3-38	873 00	656 91	219 67	1,616 65	3,366 23	5-14	3-87	1-29	9-53	19-85
26,281	427	2-64	942 33	793 28	221 20	1,041 55	2,998 36	5-91	4-98	1-38	6-53	18-82
24,646	288	2-76	627 99	582 17	184 12	1,874 69	3,268 97	5-82	5-39	1-70	17-38	30-31
19,655	130	4-09	393 69	391 71	97 33	3,105 93	3,993 66	6-03	5-93	1-47	47-04	60-49
22,663	120	4-04	569 90	557 83	201 65	2,693 93	4,023 31	5-89	5-76	2-08	27-86	41-61
45,355	678	4-35	594 98	868 62	201 09	3,275 02	4,939 71	4-99	7-29	1-68	27-50	41-49
31,088	22	4-69	677 05	733 14	204 93	2,898 26	4,513 38	6-70	7-26	2 03	28-71	44-71
135,469	721	5-15	1,418 82	1,793 70	320 85	1,982 25	5,515 62	5-10	6 44	1-15	7-12	19-83
125,706	659	5-43	1,287 56	1,829 26	317 83	1,673 59	5,108 24	5-40	7-68	1-33	7-03	21-46
131,879	1,053	4-63	1,347 55	1,948 39	305 30	1,380 31	4,991 55	4-55	6-58	1-03	4-66	16 84
127,833	552	4-66	1,381 31	1,613 47	321 23	1,708 67	5,024 68	4-66	5-44	1-08	5-76	16-94
835,590	5,292	4-27	12,228 80	13,382 23	3,088 64	25,515 40	54,215 07	5-29	5-79	1-33	11-04	23-47

A. STRONACH,

*Surintendant des machines.*

## CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

## DÉPARTEMENT DES MACHINES.

EXTRAIT MENSUEL DE LA FORCE MOTRICE pour l'année expirée le 30 juin 1876.

Mois.	Milles parcourus.				Consommation.				Moyenne parcour.				Consommation par 100 milles.				
	Locomotives.	Chars.	Chasse-neige.	Boiss. de char- bon.	Chopinés d'huile.	Lbs. de sulfs.	Lbs. de chif- fons.	Milles parcou- rus par heure sous vapeur.	No. de chars à une machine	Bois-seaux de charbon.	Chopinés d'huile.	Lbs. de sulf.	Lbs. de chif- fons.	Bois-seaux de charbon.	Chopinés d'huile.	Lbs. de sulf.	Lbs. de chif- fons.
Juillet.....	3,338	80,256	.....	4,870	1,040	331	384	6.62	3.62	22.02	4.70	1.49	1.73	22.02	4.70	1.49	1.73
Août.....	3,387	91,706	.....	7,720	1,376	452½	387½	6.17	4.28	36.89	6.57	2.17	1.84	36.89	6.57	2.17	1.84
Septembre.....	3,154	72,971	.....	6,919½	1,155	414½	318	6.52	3.54	33.74	5.61	2.01	1.54	33.74	5.61	2.01	1.54
1 <sup>er</sup> Octobre.....	3,222	79,899	.....	6,412½	1,088	466	365	6.46	3.83	30.78	5.22	2.23	1.75	30.78	5.22	2.23	1.75
Novembre.....	3,294	62,473	1,175	7,901½	1,332	559	361	5.93	3.17	40.10	6.76	2.83	1.83	40.10	6.76	2.83	1.83
Décembre.....	2,885	41,206	1,621	9,836	1,722	626	276	5.91	2.41	57.67	10.09	3.67	1.61	57.67	10.09	3.67	1.61
Janvier.....	2,761	42,991	1,808	8,030	2,052	791	289½	6.88	2.26	42.24	10.79	4.17	1.52	42.24	10.79	4.17	1.52
Février.....	2,692	27,058	353	5,996	1,264	519	282½	4.41	2.27	50.50	10.64	4.37	2.37	50.50	10.64	4.37	2.37
Mars.....	2,367	16,989	335	6,565	1,472	613	439	7.17	2.99	38.61	8.66	3.78	2.58	38.61	8.66	3.78	2.58
Avril.....	2,183	15,812	.....	5,317	892	473	352	7.24	4.01	33.62	5.64	4.99	2.28	33.62	5.64	4.99	2.28
Mai.....	3,066	22,021	.....	7,613	1,168	682	434½	7.18	4.90	34.57	5.39	3.09	1.97	34.57	5.39	3.09	1.97
Juin.....	3,408	114,613	.....	7,140	1,088	601	460	7.05	4.76	29.69	4.52	2.51	1.91	29.69	4.52	2.51	1.91
Totaux.....	35,757	230,955	5,292	84,350½	15,670	6,567	4,359	6.45	3.61	36.52	6.78	2.84	1.88	36.52	6.78	2.84	1.88

A. STRONACH,  
Surintendant des machines.

**CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.**  
**DÉPARTEMENT DES MACHINES.**

ÉTAT mensuel du coût de la force motrice, pour l'année expirée le 30 juin 1876.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Cout des						MOYENNES PAR MILLE PARCOURU.							
		Gares des méca-niciens.	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Bau, y compris pompe et répa-rations à la cl-terne.	Divers, y com-prises dépenses du bureau et des remises des ma-chines.	Total.	Gares des méca-niciens.	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Bau.	Divers.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.
Juillet.....	22,110	1,130 06	560 12	202 21	1,391 03	502 60	350 80	4,137 42	5 11	2 53	91	6 29	2 27	1 58	18 71
Août.....	20,922	1,022 17	1,112 98	238 06	1,266 14	372 63	321 46	4,333 44	4 88	5 31	1 13	6 05	1 78	1 53	20 71
Septembre.....	20,593	894 23	874 06	174 22	1,141 03	493 12	314 62	3,891 28	4 31	4 24	81	5 54	2 39	1 52	18 89
Octobre.....	20,828	940 23	902 80	199 65	1,824 86	521 77	334 11	4,723 42	4 51	4 33	95	8 76	2 50	1 60	22 67
Novembre.....	19,701	986 58	1,126 76	233 39	2,140 98	704 75	290 46	4,482 92	5 00	5 71	1 18	10 86	3 57	1 47	27 83
Décembre.....	17,083	1,675 84	1,559 06	292 47	3,138 11	979 09	645 89	7,090 46	6 30	9 14	1 71	18 40	5 74	3 78	45 09
Janvier.....	19,008	999 32	1,143 74	327 40	2,255 82	667 78	399 97	5,734 03	5 25	6 01	1 72	11 86	3 19	2 10	30 16
Février.....	11,873	998 32	872 60	234 91	3,128 26	609 48	297 42	6,140 99	8 40	7 31	1 97	26 34	5 13	2 50	51 73
Mars.....	16,989	838 28	1,092 33	296 12	3,043 25	548 82	331 05	6,149 85	4 93	6 42	1 74	17 91	3 23	1 94	36 17
Avril.....	15,812	615 24	728 30	167 12	2,384 92	525 56	330 48	4,751 62	3 89	4 60	1 05	15 08	3 32	2 09	20 03
Mai.....	22,021	785 06	845 71	214 16	2,403 14	439 99	288 93	4,986 89	3 61	3 81	97	10 91	1 99	1 31	22 63
Juin.....	24,645	843 17	690 69	183 92	1,958 19	460 73	254 42	4,391 12	3 50	2 87	76	8 14	1 91	1 05	18 23
Totaux.....	230,955	11,159 10	11,509 15	2,763 63	26,075 63	6,766 32	4,159 61	62,413 44	4 82	4 98	1 19	11 29	2 92	1 80	27 62

A. STRONACH,  
*Surintendant des machines.*

## CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD

## DÉPARTEMENT DES MACHINES.

ÉTAT MENSUEL des milles parcourus par les chars, pour l'année expirée le 30 juin 1876.

Mois.	Première classe.	Seconde classe.	Chars-poste, bagage et exprs.	Wagons fermés, à bestiaux et à foin.	Wagons plats et à charbon.	Total.
Juillet.....	24,579	17,094	5,082	21,169	12,332	80,266
Août.....	24,427	16,127	6,106	33,425	11,621	91,706
Septembre.....	17,733	14,391	3,741	18,716	18,390	72,971
Octobre.....	20,257	15,259	4,175	23,185	17,023	79,899
Novembre.....	13,382	11,619	3,994	23,723	9,755	62,473
Décembre.....	8,766	7,629	2,977	19,087	2,747	41,206
Janvier.....	9,874	8,869	3,681	13,573	6,994	42,991
Février.....	7,067	6,798	2,318	6,851	4,024	27,058
Mars.....	11,326	5,383	7,093	12,341	14,804	50,947
Avril.....	11,424	5,803	8,737	14,119	23,472	63,555
Mai.....	14,905	4,830	13,171	24,392	50,617	107,915
Juin.....	14,174	9,347	9,988	28,211	52,893	114,613
<b>Totaux.....</b>	<b>177,914</b>	<b>123,149</b>	<b>71,063</b>	<b>238,792</b>	<b>224,672</b>	<b>835,590</b>

A. STRONACH,  
*Surintendant des machines.*

## CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

## DÉPARTEMENT DES MACHINES.

RELEVÉ du nombre de locomotives et des chars de diverses classes en mains, le 1er juillet 1876.

14 locomotives.  
 14 chars à voyageurs de première classe.  
 9 do seconde classe.  
 5 chars-poste et d'express.  
 128 wagons fermés.  
 37 plateformes.

A. STRONACH,  
*Surintendant des machines.*

## CHEMIN DE FER LE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

## DÉPARTEMENT DES MACHINES.

ETAT indiquant les dépenses des chars, pour l'année expirée le 30 juin 1876.

	\$ cts.
Réparations aux chars à voyageurs.....	4,371 85
do chars-poste et d'express .....	834 26
do fret.....	4,369 60
Main-d'œuvre, huile et déchets pour tampons .....	1,065 68
Total.....	10,641 39

A. STRONACH,  
*Surintendant des machines.*

## CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPARTEMENT DE L'INGÉNIEUR,  
CHARLOTTETOWN, 30 juin 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport qui suit sur le fonctionnement de mon département, durant l'année fiscale qui vient de se terminer.

## ENTRETIEN.

L'entretien du chemin, ainsi que la réparation des bâtiments, trottoirs, ponts, quais, etc., et l'enlèvement de la glace et de la neige, a entraîné une dépense totale de \$78,956.33, ce qui fait \$34.19 par mille de parcours des trains. (Voir Etat No. 6.) L'on espère que l'enlèvement de la glace et de la neige ne coûtera pas aussi cher à l'avenir, parce que les clôtures que l'on construit maintenant contribueront beaucoup à faciliter l'entretien de la voie durant l'hiver.

Bien que l'hiver dernier n'ait pas été très rigoureux, soit sous le rapport de la quantité de neige tombée, soit sous celui du froid, les grands vents qui ont accompagné les plus fortes tempêtes de neige ont rempli les tranchées et ont nécessité un travail considérable pour les déblayer. L'on a aussi éprouvé beaucoup d'inconvénients, au printemps, par de grands dégels suivis de froids également violents, qui faisaient accumuler la glace en telle quantité sur les rails qu'on ne pouvait l'enlever qu'à l'aide du pique.

Dans le cours de l'été et de l'automne de 1875, on a considérablement travaillé aux fosses et à prendre des mesures pour faire égoutter l'eau du voisinage de la voie. On a éprouvé les bons effets de ce travail au printemps, car dans l'état où se trouvait alors le chemin, il y avait une amélioration générale sur ce qu'il était le printemps précédent. Néanmoins, il reste encore beaucoup à faire sous ce rapport, avant que la chaussée ne puisse être regardée comme étant dans un état tout-à-fait satisfaisant.

L'insuffisance du ballast sous les traverses, jointe au manque de drainage dont j'ai parlé, nous a causé beaucoup de trouble et de travail, par suite du dérangement de la voie par la gelée.

On pourra en grande partie remédier à cela durant la présente saison, en relevant la voie complètement, empierrant là où ce sera le plus nécessaire, et en établissant un meilleur drainage.

Il n'a été posé que 595 traverses dans le cours de l'année. Les renouvellements sous ce rapport devront être beaucoup plus considérables à l'avenir, parce que beaucoup de traverses en épingle et en genièvre commencent à pourrir en-dessous.

Les rails ont bien résisté jusqu'ici, bien que sur les parties de la ligne où il se fait le plus de trafic (et surtout entre Charlottetown et Royalty Junction, distance de 5 milles), l'on commence à voir des apparences d'usure, par l'enlèvement d'esquilles, le bris des têtes de lisses, etc. En renouvelant ces rails, il serait fort à propos de les remplacer par de plus fortes, car ils ne pèsent que 40 lbs. à la verge. Avec des rails aussi légers, on éprouve beaucoup de difficulté à maintenir leur alignement dans les courbes un peu raides, et une grande partie du temps des cantonniers est occupée à les assujétir et redresser.

Un rail faible est aussi cause d'une grande consommation d'éclisses et de fiches :— on a dépensé 43,578 lbs. de fiches et 25,195 lbs. d'éclisses.

Les réparations de la clôture en fil de fer ont coûté \$1,024.53. Cette clôture est tout-à-fait insuffisante pour protéger la ligne, et on est maintenant en voie de la remplacer par une clôture en pieux et planches sur une longueur de 96 milles.

Beaucoup de ponts n'étaient pas suffisamment étayés, et il a fallu y travailler de nouveau pour les rendre rigides et solides.

Il a aussi fallu poser des poutres transversales à quelques-uns, sous le tablier, parce qu'elles avaient été entièrement omises, et il n'était pas prudent de laisser une travée de 30 pieds sans protection. Cependant, il reste encore beaucoup à faire pour donner aux ponts la force qu'ils doivent avoir pour être dans un état satisfaisant.

Dans beaucoup de cas aussi, les fondations des piliers et culées en pierre n'ont pas été posées de manière à avoir un appui solide, ayant été placées sur des poutres à trois ou quatre pieds au-dessus du niveau naturel du sol, au lieu d'avoir été assises dans la terre. Les pierres employées sont généralement d'assez bonne grosseur et qualité, mais vu ces mauvaises fondations et une quantité insuffisante de mortier, ces ouvrages ne peuvent être durables.

Déjà l'on observe des indices de leur faiblesse par un tassement apparent, le bris des pierres, etc., et avant longtemps il faudra les reconstruire sur de bonnes fondations. Il y a en tout 50 ponts dont les arches varient de 10 à 100 pieds, et la longueur totale de ces ponts est de 2,462 pieds.

La longueur de la ligne entretenue est de 198 $\frac{1}{2}$  milles, y compris les embranchements des quais de Cascumpec et de la Souris, qui ont respectivement un mille et demi et un mille de longueur,

#### RÉPARATIONS EXTRAORDINAIRES.

Le 17 novembre 1875, l'île fut visitée par une très grosse tempête de neige, dont les effets se firent sentir le plus fortement sur l'embranchement de la Souris, où il toucho à la baie de St. Pierre, sur une distance d'environ sept milles. Aux Ponts de Morell et de Marie, où le chemin touche à l'eau, les levées furent considérablement endommagées et rendues impraticables sur une distance de 150 pieds, à chaque extrémité des ponts. Ces dommages furent réparés en construisant une protection en charpente, au lieu de l'ouvrage en pierre sèche qui existait auparavant. A la tête de la Baie de St. Pierre, une longueur de 2,400 pieds de levée, protégée par un léger mur en pierre sèche, a été emportée, ainsi que 1,000 pieds de la voie d'évitement en face de la gare. La levée a été reconstruite en charpente, sur une longueur de 2,400 pieds, et remplie de broussailles et de pierre, et l'on a protégé la voie d'évitement avec des broussailles. On a employé à ces ouvrages 438 tonneaux de bois, 1,705 verges cubes de pierre, et 734 voies de broussailles. La circulation a été rétablie sur la ligne le 13 décembre.

Il faudra faire une quantité considérable d'empierrement durant la présente saison, afin de compléter l'ouvrage. Les frais encourus ne sont pas compris dans le coût de l'entretien du chemin.

#### CONSTRUCTION.

Les sommes dépensées en travaux de construction imputables au capital s'élèvent à \$34,023.22. (Voir état No. 2.)

A Charlottetown, les dépenses comprennent la construction des bureaux pour le surintendant, l'ingénieur, le surintendant des machines, le garde-magasin, un hangar général, une voûte à l'épreuve du feu et une maison en fer, ainsi que plusieurs changements faits à l'intérieur des bâtiments primitifs. La gare, telle que construite dès l'abord, était tout-à-fait insuffisante pour les besoins du chemin de fer.

A Georgetown, les dépenses couvrent un plancher, etc., pour le hangar au charbon, un nouvel arrangement de la salle d'attente, du bureau des billets, etc., le changement du hangar des chars pour servir de hangar à fret, et le drainage du terrain de la gare. Il n'y avait pas été fait de hangar à fret, si ce n'est à l'extrême bout du quai qui s'avance à 700 pieds dans la mer, et qui est éloigné de plus d'un demi-mille de la station.

Cet arrangement était tellement incommode pour la réception du fret ordinaire, qu'il a fallu y pourvoir à la station.

A Summerside, elles couvrent la reconstruction du bureau de l'agent et des salles d'attente, la construction d'une forge, le changement du hangar des chars pour servir au fret, et la construction du bureau de l'agent du fret.



De même qu'à Georgetown, il n'y avait pas de hangar à fret pour le trafic local, le seul qui existât se trouvant à l'extrémité du quai, à 1,700 pieds du rivage.

A Royalty Junction, les dépenses encourues comprennent le transport de la gare à un endroit situé entre la ligne principale et les embranchements, et la construction de trottoirs convenables.

A Alberton, elles couvrent la construction d'un hangar à fret et des modifications dans le bureau des billets et des salles d'attente. Ainsi qu'aux autres stations déjà mentionnées, on n'avait rien fait pour recevoir le fret ordinaire de la ville, le seul hangar à marchandises qui s'y trouvât étant situé au bout du quai de Cascumpec, à un mille et demi de la gare.

A Tignish, on a changé le bureau de billets et les salles d'attente, fait un plancher au hangar à charbon, etc.

A toutes ces stations, les dépenses couvrent aussi d'autres ouvrages, comme la construction de privées, le creusement de puits, l'établissement de caves à charbon, la pose de contrevents, de serrures et ferrures, et plusieurs autres menus ouvrages indispensables pour rendre les bâtiments complets et propres au service.

#### QUAI DE SUMMERSIDE.

Les dépenses encourues à ce quai l'ont été pour poser des poteaux d'amarrage, des heurtoirs à la cale du vapeur, faire un chemin en madriers de 1,700 pieds de longueur, recouvrir le bout extérieur en madriers et remplir les caissons de pierre là où il le fallait.

Au quai de Charlottetown, on a posé des piliers d'amarrage, fait un chemin en madriers, et reculé le hangar à fret afin de donner plus d'espace pour les lisses.

La somme de \$1,608.18 dépensée pour remplissage à Charlottetown a été faite afin de créer un terrain pour y placer le bureau du surintendant des machines, ainsi que le hangar général et le bureau du garde-magasin.

L'item intitulé "pesées de voie" est pour la construction et la pose de pesées sur la voie à Charlottetown, Summerside et Georgetown. Ces balances peuvent peser 60,000 lbs.

L'ouvrage de maçonnerie pour la fondation a été adjugé, à la suite de soumissions, à M. E. Rudge, de Charlottetown, et les balances ont été posées par M. Fairbank.

Les dépenses encourues pour les citernes l'ont été principalement pour lambrisser les bâtiments et empêcher le froid d'y pénétrer.

A Wellington, il a fallu creuser le puits beaucoup plus avant pour obtenir de l'eau, et à Mount Stewart il a fallu transporter la citerne ailleurs pour en obtenir en quantité suffisante.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

GRANVILLE C. CUNNINGHAM.

*Ingénieur.*

C. J. BRYDGES, écr.,  
Surintendant général des  
Chemins de fer du gouvernement,  
Montréal.

## ANNEXE No. 24.

## DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER.

MONTRÉAL, 18 octobre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur le fonctionnement du chemin de fer Intercolonial dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, durant les douze mois expirés le 30 juin 1876.

Le nombre de milles ouvert à la circulation durant l'année a été comme suit :

*Durant toute l'année*

De St. Jean à Halifax.....	276 milles
Embranchement de Pictou.....	52 “
Embranchement de la Pointe du Chêne.....	11 “

*A partir du 8 novembre 1876 :*

De Moncton à Campbellton .....	185 “
Total.....	<u>524 “</u>

Cela fait une moyenne de 429 milles exploités et entretenus durant toute l'année.

De plus, l'embranchement de Windsor, qui a 32 milles de longueur, est entretenu par le gouvernement, mais il est exploité par la Cie. de Windsor et Annapolis, qui a aussi droit de circulation sur les lignes principales entre la jonction et Halifax, distance de 13 milles.

J'annexe les relevés qui suivent :

- No. 1.—Etat du compte de capital.
- No. 2.—Détail des dépenses de capital.
- No. 3.—Compte de revenu pour les années expirées le 30 juin 1875 et 1876.
- No. 4.—Extrait des dépenses des locomotives.
- No. 5.— do do des chars.
- No. 6.— do do des frais d'entretien de la voie et des travaux d'art.
- No. 7.— do do des dépenses de stations.
- No. 8.— do do des frais généraux.
- No. 9.—Etat du renouvellement de la voie permanente et des clôtures. /
- No. 10.— do do du bateau-passeur à Pictou.
- No. 11.— do des recettes mensuelles.
- No. 12.— do des dépenses do
- No. 13.—Bilan du compte des approvisionnements.
- No. 14.—Bilan général.
- No. 15.—Etat comparatif des moyennes.
- No. 16.—Rapport des accidents.

J'inclus copie des rapports faits par les ingénieurs et le surintendant des machines.

## COMPTE DU CAPITAL.

Le total des déboursés faits à compte du capital s'élève maintenant à \$13,518,-946.07, dont \$316,641.58 ont été dépensés durant l'année dernière, comme suit:

Pour le prolongement d'Halifax.....	\$160,058 46
Agrandissement de station à St. Jean.....	50 00
Débarcadère de Pictou.....	21,524 81
Indemnités payées pour terrains.....	9,100 00
Voies de garage, bâtiments, stations, matériel de roulement, etc.....	56,187 66
Changement de voie, achevé.....	69,720 65
Total.....	<u>\$316,641 58</u>

Les travaux de prolongement de la voie à Halifax ont été poussés aussi activement que possible, après que les propriétés appartenant aux autorités impériales eurent été acquises.

L'année fiscale actuelle sera presque écoulee avant que tout soit terminé, mais on se sert actuellement de la gare des marchandises à la rue North, ainsi que d'une gare à voyageurs provisoire.

A St. Jean, la propriété connue sous le nom de quai du lest a été achetée de la ville, et l'on achève actuellement la voie autour de la Baie de Courtenay, afin de relier ce quai au chemin de fer.

Les différents travaux sur la ligne dont j'évaluais le coût, l'année dernière, à environ \$70,000, ont été terminés pour la somme de \$56,187.66. et tout ce qui sera ajouté au chemin de fer sera à l'avenir porté au compte des frais ordinaires d'exploitation.

Ceci, naturellement, ne s'appliquerait pas à de grandes dépenses faites pour desservir un trafic nouveau ou beaucoup plus considérable.

Comme le chemin de fer Intercolonial a été ouvert sur tout son parcours le 1er juillet dernier, le prochain état annuel donnera le coût capital de tout le réseau du gouvernement à l'est de Québec.

*Changement de la voie.*

Ce travail a été complètement terminé, et le compte en a été fermé. Il a été accompli dans les limites de la somme à laquelle il avait été primitivement évalué. Les vieux matériaux enlevés, s'élevant à une valeur de \$79,688.67, seront vendus ou utilisés, et l'on espère que l'on aura disposé du tout, ou à peu près, à la fin de la présente année fiscale,

*Compte du revenu.*

Les recettes brutes de l'année se sont élevées à la somme de..... \$848,861.46  
Et celles de l'année correspondante, terminée au 30 juin 1875, à. 861,593.43

Ce qui montre une diminution de..... \$12,731.97

Les affaires dans le district traversé par le chemin de fer ont été excessivement mauvaises l'année dernière, et particulièrement dans le commerce du charbon et du bois.

Cette dépression a été universelle sur tout le continent, et si l'on considère la forte diminution du trafic qui s'est manifestée sur tous les chemins de fer en Canada, il est encourageant de voir qu'elle a été si minime sur le chemin de fer Intercolonial, comparativement aux autres lignes.

La ligne de Moncton à Campbellton a été ouverte si tard l'année dernière, qu'il ne s'y est fait que très peu de trafic.

Cependant, il s'améliore maintenant, et nous avons tout lieu d'espérer une bonne augmentation d'affaires.

*Frais d'exploitation.*

Les frais d'exploitation de l'année expirée au 30 juin 1876 ont été de.....	\$877,485.28
Ceux de l'année précédente ont été de.....	850,775 27
Augmentation.....	<u>\$26,710.07</u>

La ligne de Campbellton à Moncton, 185 milles, a été ouverte le 8 novembre 1875, et les frais d'exploitation de cette ligne sont compris dans le compte de l'année expirée le 30 juin 1876.

Il y a eu réduction considérable dans les frais d'exploitation des plus anciennes parties de la ligne.

En consultant le tableau No. 3, l'on verra que nonobstant le plus grand nombre de milles de chemin exploités, le coût de la force motrice, les dépenses des stations, et les frais généraux sont restés presque stationnaires, tandis qu'il y a eu diminution dans les frais d'entretien et de réparation des chars. Il y a eu augmentation considérable dans les frais d'entretien de la voie, par suite du plus grand nombre de milles à entretenir et des dépenses encourues pour nettoyer la neige et la glace sur la nouvelle ligne.

Le nombre de milles parcourues par les locomotives, durant l'année expirée le 30 juin 1876, a été de .....	1,162,856
Durant l'année précédente de.....	1,031,152
Augmentation.....	<u>131,704</u>
Milles parcourus par les chars, en 1875.....	7,352,271
“ “ en 1874-75.....	6,708,099
Augmentation.....e..	<u>644,172</u>

Ces augmentations sont dues à l'ouverture de la nouvelle ligne.

Les recettes par mille de chemin et par mille de parcours des trains ont diminué pour la même cause, le trafic fait sur la nouvelle ligne, durant l'hiver, ayant été très minime.

Les frais de roulement par mille de train ont été réduits de 79.57 cts. en 1875, à 73.36 cts. pour l'année terminée au 30 juin 1876. C'est là une dépense excessivement minime par mille de parcours, et elle peut être favorablement comparée à celle de n'importe quel chemin de fer du continent.

Le matériel roulant a été bien entretenu durant l'année, et toutes les voitures portées sur la liste du matériel sont maintenant en existence, les quantités qui manquaient ayant été construites durant l'année, et les frais ont été portés au compte de l'exploitation. Le nombre de locomotives et de chars sera à l'avenir maintenu au complet, tant sous le rapport du nombre que de l'efficacité, aux dépens du revenu. Le nombre de chars actuel ne suffira probablement pas aux besoins du trafic croissant, maintenant que la ligne est entièrement ouverte.

Le nombre des chars à plate-formes et à charbon suffira pour quelque temps encore, mais celui des chars à voyageurs et des chars à marchandises clos devra être augmenté, si le trafic continue à augmenter comme on l'espère.

Les résultats des opérations de l'année sont comme suit :—

Recettes brutes.....	\$848,861 46
Frais d'exploitation.....	877,485 21
Déficit .....	<u>\$28,623 82</u>

Ceci est pour les 524 milles de chemin en opération, y compris les 185 milles Moncton à Campbellton.

La ligne entière entre la Rivière-du-Loup et Moncton a été ouverte au trafic le 1er juillet 1876, et les comptes courants de l'année montreront les résultats de l'exploitation de tout le réseau des chemins de fer du gouvernement sur la terre ferme.

Les affaires générales commencent à donner des signes d'amélioration.

*Renouvellements.*

La substitution de rails d'acier aux anciens rails de fer s'est faite sans interruption durant toute l'année.

Les dépenses de l'année expirée au 30 juin 1876 ont été de	\$185,289 05
Pour l'année précédente, de.....	292,382 00

Diminution.....	\$107,092 95
-----------------	--------------

La quantité de rails d'acier posée l'année dernière a été de	3,181 ton.
En fer sur l'embranchement de Windsor .....	1,779 "

Total.....	4,960 "
------------	---------

Il en avait été posé l'année précédente.....	3,583 "
--	---------

Augmentation.....	1,377 "
-------------------	---------

50,971 nouvelles traverses ont été posées sur la voie, et l'on a employé près de \$18,000 en ballast, en posant les lisses d'acier. Les anciens rails en fer s'usent rapidement et sont incapables de résister à la vitesse et au poids du trafic qui se fait actuellement. Tous les anciens rails en fer seront donc remplacés au 30 juin 1878, et alors le chemin sera d'un bout à l'autre, entre la Rivière-du-Loup et Halifax, en excellente condition sous tous les rapports.

En vertu de l'autorisation du parlement, les lignes d'embranchement qui suivent ont reçu en prêt les meilleures des anciennes lisses qui ont été enlevées du chemin, savoir :

Embranchement de Chatham, 9 milles.

Embranchement d'Elgin, 12 milles.

Ces deux embranchements sont maintenant ouverts à la circulation et contribuent au trafic du chemin de fer Intercolonial. D'autres embranchements seront également pourvus de vieilles lisses lorsqu'ils seront prêts à les recevoir.

Des réparations considérables ont été faites à la maçonnerie et aux ponts des anciennes parties du chemin, et en suivant ce système, tous ces travaux d'art seront bientôt dans un état très satisfaisant.

Un nouveau bateau-passeur a été construit et fait actuellement le service à Picton, et la somme de \$30,000 employée à cet effet a été portée au débit du compte des renouvellements.

**APPROVISIONNEMENTS.**

Le fonds d'approvisionnement général au 30 juin 1876 s'élevait à \$111,245.42, et il restait des vieux rails pour une valeur de \$44,543.04.

Les anciens matériaux enlevés pendant l'opération du changement de rails sont vendus le plus promptement possible, et il est probable qu'on aura disposé du tout dans le cours d'un an de cette date.

L'article " rails en transit " représente des rails expédiés d'Angleterre et posés sur la voie depuis la fin de l'année fiscale. Ils seront portés dans les comptes de l'année courante.

Le prix de fer a été tellement bas que nous n'avons pas essayé de vendre nos vieux rails, et en conséquence la quantité continuera à en augmenter jusqu'à ce que le renouvellement soit terminé.

L'ouverture de la ligne entière nécessitera une augmentation des approvisionnements qu'il faudra garder.

Les contrats pour la fourniture du charbon ont été faits aux prix suivants, cette année.

Mines d'Albion, pris au puits, \$1.80 la tonne.

Houillère de Spring Hill, pris à la jonction de la ligne principale, \$1.95 la tonne.

Le nouveau bateau-passeur de Pictou marche depuis novembre dernier, et il a fonctionné d'une manière très satisfaisante.

*La Division Nord.*

La ligne de la Rivière-du-Loup à Ste. Flavie, distance de 83½ milles, a été exploitée comme ligne locale, durant toute l'année expirée au 30 juin 1876.

Les recettes ont été comme suit :

Des voyageurs.....	\$18,165 93
Du fret.....	7,219 58
Des malles et diverses.....	3,830 55
Total.....	<u>29,216 06</u>

Et les dépenses ont été—

Pour les locomotives.....	\$16,013 82
Pour les chars.....	8,092 67
Pour l'entretien du chemin, y compris l'enlèvement de la neige.....	27,316 02
Les dépenses de station.....	6,319 87
Frais généraux.....	8,626 63
Total.....	<u>\$66,369 01</u>

Perte sur les opérations de l'année..... \$37,152 95

Dans les frais d'entretien de la voie, l'enlèvement de la neige, de la glace, etc., figure pour une somme de \$13,107.98.

La ligne de Ste. Flavie à Campbellton a été ouverte au trafic général le 1er juillet 1876, ce qui complète le réseau.

Le nombre total de milles de chemin exploités durant l'année a été comme suit sur les deux divisions :—

Dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse.....	524 milles.
Dans Québec (Division Nord).....	83½ "
	<u>607½ "</u>

Le trafic brut fait sur toute cette distance a été—

Dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse.....	\$848,861 46
Dans Québec.....	29,216 06
Total.....	<u>\$878,077 52</u>

Les dépenses brutes ont été—

Dans le N.-B. et la Nouvelle-Ecosse.....	\$877,485 28
Dans Québec.....	66,369 01
	<u>\$943,855 09</u>

Perte sur les opérations de l'année..... \$65,777 57

---

Dans ces dépenses, il est porté une somme totale de \$42,004.68 pour l'enlèvement de la glace et de la neige sur les deux divisions.

Une grande étendue d'abris et de clôtures à neige est maintenant en voie de construction, et cela facilitera beaucoup l'entretien du chemin en hiver.

Les recettes brutes par mille ont été de \$1,713.32, et les dépenses de \$1,841.67.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

C. J. BRYDGES,  
*Surintendant des C. F. du Gouvernement.*

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

No. 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dr

COMPTE DU CAPITAL

Av.

1875.	1875.	1876.	1876.	1875.	1876.
30 juin.....	30 juin.....	30 juin.....	30 juin.....	Par le gouvernement du Canada	Par le gouvernement du Canada
Coût du chemin et de son équipement.....			13,232,304 49		13,232,304 49
Dépense de l'année expirée le 30 juin 1875, répartie comme suit :—					
Prolongement dans Halifax.....	180,058 46				
Embranchement, St. Jean.....	50 00				
Débarcadère de Pictou.....	21,524 81				
Chemins et constructions.....	24,947 08	181,683 27			
Quai et passage d'eau.....	10,018 80				
Constructions, gares et service d'eau.....	17,714 16				
Mécanismes et outillage.....	1,547 17				
Matériel de roulement.....	1,960 45				
Domages, indemnités.....	9,100 00				
Changement de voie.....	69,720 65				
		135,008 30			
			316,641 58		
			13,548,946 07		13,548,946 07

E. et O. E.

THOS. FOOT,  
*Comptable.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1876.



**No. 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.**  
**ETAT DÉTAILLÉ des dépenses du capital, 30 juin 1876.**

Compte.	Dépense.
	\$ cts.
Prolongement dans Halifax.....	160,058 46
Pour faciliter davantage le service à St. Jean .....	50 00
Débarcadère de Pictou.....	21,524 81
	181,633 27
Remises à charbon, etc., à St. Jean, Halifax et Moncton.....	7,115 67
Embranchement pour débarquer le charbon, etc., Stewiacke, etc.....	5,838 09
Nouvelle voie d'évitement à Spring Hill.....	2,128 06
Remise pour fret à Wentworth .....	1,323 78
Station de voyageurs à Mosepath.....	1,659 08
Améliorations, etc., New Glasgow.....	6,298 03
Logement pour l'agent, Pointe du Chêne.....	1,979 52
Appareil de chauffage, atelier des chars de Moncton.....	1,547 17
Facilité additionnelle, Sackville .....	1,289 69
Signaux de jour et de nuit aux principales stations.....	9,863 41
Approvisionnement d'eau pour le service du feu à Moncton.....	2,443 37
Deux nouveaux chasse-neige .....	1,960 45
Quai à Pictou.....	10,018 80
Approvisionnement d'eau à St. Jean .....	2,720 69
Voies d'évitement à Mathesons.....	1 85
Dommmages-indemnités.....	9,100 00
Changement de voie :—	
Dépense du chemin de fer Intercolonial.....	\$121,025 96
do do Windsor et Annapolis.....	97,257 00
	\$218,282 96
Av.	
Vieilles locomotives et vieux fer provenant du changement de voie.....	\$140,562 31
Do do chemin de fer Intercolonial.....	8,000 00
do do W et A.....	8,000 00
	\$148,562 31
Total.....	316,641 58

E. et O. E.

THOS. FOOT,  
Comptable.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1876.

No. 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE DU REVENU pour l'année expirée le 30 juin 1876.

Année précédente.	Dépenses.	Année expirée le 30 juin 1876.	Année précédente.	Récettes.	Année expirée le 30 juin 1876
\$ cts.		\$ cts	\$ cts.		\$ cts.
243,808 18	Force motrice,	244,646 80	355,724 17	Transport des voyageurs .....	352,354 35
211,397 07	Dépenses des chars,	176,903 99	464,922 68	do du fret.....	448,530 70
218,422 09	Entretien de la voie et des construct.	277,070 47	40,946 58	Malles et divers.....	47,976 41
105,742 68	Dépenses des stations,	106,562 92		Balance .....	818,861 46
71,405 25	Frais généraux,	72,301 10	861,593 43		
	Total de la dépense ordinaire.....	877,485 28	281,593 99	Récettes contre frais d'exploitation.....	28,623 82
850,775 27				Renouvellements .....	\$215,289 05
	<i>Renouvellements.</i>				
292,382 15	Voie permanente, Relevé 6 .....	\$185,289 05			
	Bateau-passeur Pictou, do 7.....	30,000 00			
1,143,157 42		\$1,092,774 33			
					\$1,092,774 33

E. et O. E.

Moncton, N.B., 30 juin 1876.

THOS. FOOT,  
*Comptable.*

## No. 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

## FORCE MOTRICE.—(Relevé 1.)

	\$	cts.
Salaire du surintendant des mécaniciens, commis, dép. de bureau, et frais de route.....	5,009	93
Gages des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs .....	61,583	64
Combustible.....	61,143	38
Huile, suif, chiffons et menus articles .....	11,677	41
Réparations aux locomotives, tenders et outils pour locomotives.....	82,423	98
Eau, y compris la pompe et réparations au réservoir.....	13,464	28
Divers .....	9,344	18
	244,646	80

E. et O. E.

THOMAS FOOT,  
*Comptable*

Moncton, N.B., 30 juin 1876.

## No. 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

## DÉPENSES DES CHARS.—(Relevé 2.)

	\$	cts.
Réparations aux chars à voyageurs .....	38,457	09
do wagons-poste, exprès et à bagage.....	6,907	60
do pour fret et chars ouverts.....	49,988	39
Gages des conducteurs, préposés aux bagages et garde-freins. ....	49,997	47
Huile et déchets pour tampons .....	4,700	90
Menus articles et combustible .....	18,823	99
Divers.....	8,028	55
	176,903	99

E et O. E

THOMAS FOOT,  
*Comptable.*

Moncton, N.B., 30 juin 1876.

No. 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.  
ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS.—(Relevé 3.)

	\$	cts.
Salaires de l'ingénieur, commis, frais de bureau et de route.....	6,186	79
Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores.....	162,405	06
Liasses, coussinets et fiches.....	9,538	51
Traverses.....	10,440	55
Bois pour réparer les ponts, garde-bestiaux et clôtures.....	12,986	15
Réparations aux quais.....	9,527	71
do aux bâtiments.....	23,688	31
do aux chasse-neige, outillage, etc.....	12,332	90
Enlèvement de la glace et la neige.....	28,896	70
Divers.....	867	79
	277,070	47

E. et O. E.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1876.

THOS. FOOT,  
*Comptable.*

No. 7.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.  
DÉPENSES DES STATIONS.—(Relevé 4.)

	\$	cts.
Salaires des chefs de gare, agents, commis, opérateurs du télégraphe, préposés aux bagages, maîtres de cour, aiguilleurs, gardiens et journaliers.....	82,597	39
Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres dépenses imprévues.....	23,965	53
Divers.....		
	106,562	92

E. et O. E.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1876.

THOS. FOOT,  
*Comptable.*

No. 8.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.  
FRAIS GÉNÉRAUX.—(Relevé 5.)

	\$	cts.
Traitement du surintendant général, des surintendants, aides, chefs de train, commis, etc., frais de bureau et de route.....	21,194	43
Traitement du comptable, commis, frais de bureau et de route.....	5,668	60
Traitement de l'auditeur, commis, frais de bureau et de route.....	6,184	97
Traitement des payeurs et des caissiers, frais de bureau et de route.....	4,613	91
Domages aux hommes, animaux et effets.....	6,193	51
Passage de Pictou.....	7,647	50
Télégraphie (non compris les traitements des opérateurs).....	2,047	76
Divers, impressions, annonces, etc.....	18,687	62
Passage de Rimouski.....	62	80
	72,301	10

E. et O. E.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1876.

THOS. FOOT,  
*Comptable.*

## No. 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

## RENOUVELLEMENTS DE LA VOIE PERMANENTE—(Relevé 6.)

	\$ cts.
Lisses, etc.....	164,859 35
Clôture.....	20,429 70
	185,289 05

E. et O. E.

THOS. FOOT,  
*Comptable.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1876.

## No. 10 —CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

## RENOUVELLEMENTS, SERVICE DES PASSAGES—(Relevé 7.)

	\$ cts.
Renouvellements, bateau-passeur, Pictou.....	30,000 00

E. et O. E.

THOS. FOOT,  
*Comptable.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1876.

## No. 11.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

## ETAT MENSUEL DES RECETTES.

Mois.	Voyageurs.	Fret.	Malles et divers.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1875.				
Juillet.....	41,622 19	40,931 80	2,790 16	85,344 15
Août.....	38,073 46	35,704 13	2,579 20	76,347 79
Septembre.....	36,934 87	40,748 07	2,757 82	80,440 76
Octobre.....	33,234 07	46,318 49	2,680 42	82,232 98
Novembre.....	30,906 90	42,761 31	6,618 99	80,287 20
Décembre.....	27,952 61	34,782 45	3,654 59	66,389 65
1876.				
Janvier.....	19,545 13	20,706 61	3,688 69	43,940 43
Février.....	16,025 34	31,384 37	3,629 34	51,039 05
Mars.....	19,943 49	33,289 98	3,185 19	56,418 66
Avril.....	24,380 33	36,604 48	3,382 55	64,367 36
Mai.....	30,961 63	41,308 57	3,722 18	76,082 38
Juin.....	32,774 33	43,900 44	9,296 28	85,971 05
Totaux..				
{ 1876.....	352,354 35	448,530 70	47,976 41	848,861 46
{ 1875.....	355,724 17	464,922 68	40,946 58	861,593 43

E. et O. E.

THOS. FOOT,  
*Comptable.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1876.

## No. 12.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

## ÉTAT DES DEPENSES DE CHAQUE MOIS.

Mois.	Locomotives.	Dépenses des chars.	Entretien de la voie et des constructions.	Dépenses des stations.		Frais généraux.		Total ordinaire.	
				\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
1875.									
Juillet.....	17,775 20	13,022 58	17,553 29	8,186 11	867 18	57,404 36			
Août.....	16,373 98	16,085 00	21,502 44	7,749 15	918 14	62,628 71			
Septembre.....	15,674 07	14,177 45	24,988 03	8,152 79	8,507 00	71,499 34			
Octobre.....	17,089 87	14,329 00	25,466 52	8,633 18	5,609 24	71,137 81			
Novembre.....	19,874 87	12,787 17	18,624 70	10,113 32	4,443 68	65,843 74			
Décembre.....	27,114 78	14,942 17	25,836 10	9,885 78	5,446 62	83,025 45			
1876.									
Janvier.....	23,320 38	14,924 07	19,042 61	8,465 52	5,836 48	71,589 06			
Février.....	28,675 04	14,085 46	20,617 79	8,102 58	5,867 69	77,348 56			
Mars.....	23,275 54	16,985 67	22,911 83	8,233 47	7,307 37	78,713 88			
Avril.....	22,237 91	16,513 22	18,434 61	8,431 47	9,696 71	75,213 92			
Mai.....	18,382 64	13,521 26	24,787 91	10,778 19	4,662 69	72,132 69			
Juin.....	14,842 52	15,530 94	37,304 64	10,031 36	13,238 30	90,947 76			
Total.....	244,616 80	176,903 99	277,070 47	106,562 92	72,301 10	877,485 28			

E. et O. E.

THOS FOOT,  
*Comptable.*MONCTON, N. B.,  
30 juin 1876.

## No. 13.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT des approvisionnements pour l'année expirée le 30 juin 1876.

1875.	Dr.	\$	cts.	\$	cts.
30 juin.....	Balance.....				90,852 15
1876.					
30 juin.....	Achats durant l'année.....	671,965	81		
	Frais d'autres départements.....	157,498	29		
	Bordereaux.....	8,987	35		
					838,451 45
					929,303 60
	Av.				
30 juin.....	Livraison durant l'année.....	664,424	08		
	Matériel, etc., vendu :—				
	Vieux rails, ton'x 3,946, qtx. 6, qrs. 2, lbs. 3..	80,804	09		
	Vieilles roues, lbs. 466,972.....	4,213	39		
	Vieille fonte, lbs. 138,454.....	1,550	51		
	Coussinets manchons (No.) 2,396.....	1,414	45		
	Vieux coussinets, en fonte lbs. 1,508,182.....	15,081	82		
	Vieux essieux, lbs. 279,839.....	4,197	61		
	Vieilles chevilles lbs. 63,680.....	955	20		
	Veil acier, lbs. 72,998.....	364	99		
	Vieux coussinets en fer forgé, lbs. 2,160.....	48	00		
	Nouvelles chevilles lbs. 9,900.....	296	00		
	Nouveaux rails de croisement 1 élastique.....	135	00		
	“ “ 1 lisse en fer.....	30	00		
		109,091	06		
					773,515 14
	Balance, 30 juin 1876.....				155,788 46

E. et O. E.

THOS. FOOT,  
*Comptable.*

MONCTON, N.B., 30 juin 1876

No 14.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

BALANCE GÉNÉRALE.

DT.

AV.

	\$	cis.	\$	cis.	\$	cis.
Argent en caisse.....			16,361	69		
Approvisionnements en général.....	111,245	42				378,255 67
Approvisionnement, combustible, etc.....	44,548	04				35,462 07
Vieilles lisses à vendre.....						2,598 40
						112 60
Vieux matériel provenant du changement de voie en vente.....	155,788	46				
Lisses en transit à poser.....	79,688	67				
	42,880	45				
Stations.....			278,357	58		
Département des Postes.....			10,061	16		
C. Schreiber.....			8,960	26		
Compagnie d'Acier du Canada.....			4,464	96		
do des Forges de la Nouvelle-Ecosse.....			12,284	67		
do de houille d'Acadie.....			1,037	77		
do des mines de charbon d'Albion.....			4,522	38		
do de houille de Drummond.....			327	25		
do do Intercolonial.....			1,805	18		
do do de Vale.....			280	25		
do do de Spring Hill.....			5,481	50		
Billets recevables.....			2,266	84		
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.....			2,929	00		
Embranchement de chemin de fer de Chatham.....			29,982	15		
do do d'Elgin.....			8,000	00		
Chemin de fer de Windsor et Annapolis.....			121	38		
L. V. Smith.....	390	24				
Punchard, Clarke et Cie.....	7,509	03				
Embranchement de Windsor } des recettes.....	773	97				
Prolongement dans Halifax—compte indéterminé.....			8,673	24		
Compte indéterminé.....			806	26		
Comptes particuliers.....			1,416	80		
			18,338	42		
			416,428	74		

E. et O. R.

THOS. FOOT,  
Comptable.

MONCTON, N. B., 30 juin 1876.



## No. 15.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT COMPARATIF DES MOYENNES, pour l'année expirée le 30 juin 1876.

DÉTAILS.	1876.	1875.
Milles de chemin de fer ouvert (y compris l'embranchement de Windsor)	462	339
Milles parcourus par les trains.....	1,662,856	1,031,182
Milles parcourus par les wagons.....	7,352,271	6,708,099
Recettes de trains, par mille.....	72.99	83.55
do de la voie, par mille .....	1,837.36	2,541.57
Percentage des recettes provenant des voyageurs sur les recettes brutes..	41.51	41.29
do fret do .....	52.84	53.96
do autre do .....	5.65	4.75
Dépenses des trains par mille :	cts.	cts.
Mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs, gages. ....	5.29	5.08
Combustible.....	5.26	7.46
Huile, suif, déchets et menus articles .....	1.00	1.24
Réparations de locomotives.....	7.09	7.53
Eau et réparations de citernes.....	1.16	1.07
Divers.....	.80	.76
Total.....	20.60	23.14
Salaires du surintendant des ateliers, frais de route et de bureau .....	.43	.50
	21.03	23.64
	cts.	cts.
Force motrice .....	21.03	23.64
Dépenses des wagons .....	13.11	17.57
Entretien de la voie et des constructions.....	23.83	21.18
Dépenses des stations.....	9.17	10.26
Frais généraux .....	6.22	6.92
Total (excepté les renouvellements) .....	73.36	79.57
Renouvellements de la voie permanente et des wagons.....	18.02	31.29
Traverse de Pictou .....	2.60	.....
Total par mille de train .....	93.98	110.86
Dépenses ordinaires des travaux par mille de chemin de fer.....	1,846.50	2,420.42
Renouvellements de la voie permanente et wagons par mille de ch. de fer	453.88	951.72
Traverse de Pictou.....	64.93	.....
Total .....	2,365.31	3,372.14

E. et O. E.

THOMAS FOOT,

*Comptable*

MONCTON, N. B., 30 juin 1876.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

## No. 16.—RAPPORT DES ACCIDENTS SURVENUS DURANT L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE AU 30 JUIN 1876.

1. A 11 h. a. m., le 2 août 1875, Wesley McCann, garde-frein, a été blessé à Salisbury par un char à boîte sur le train No. 15, qui lui a cassé la jambe droite et l'a estropié pour la vie. Cause, chute causée par le câble de l'aiguille.

2. A 7-15 h. p. m. le 31 août 1875, John Robb fut tué à Shédiac, par le train omnibus No. 4, qui le renversa et l'écrasa pendant qu'il traversait la voie. Verdict du jury :—“ Nous, jurés, trouvons que John Robb a trouvé la mort en marchant sans précaution sur la voie du chemin de fer, et en étant frappé par la locomotive. Nous exonérons le conducteur et le mécanicien de tout blâme.”

3. Le 6 octobre 1875, à 12.31 a. m., Thomas O'Brien et William McKillock, mécanicien et chauffeur du train express No. 3, furent tous deux gravement blessés entre Glengarry et Hopewell, par suite du déraillement de la machine et des chars produit par le bris d'une roue du chariot de la locomotive.

4. Le 8 novembre 1875, à 11.15 a. m., William Ryan, serre-frein du train de fret No. 22, fut tué au pont de Sackville. Il se frappa la tête contre le pont et fut renversé entre les chars, qui lui passèrent sur le corps.

Verdict du coroner.—“ Le dit William Ryan a trouvé la mort en tombant accidentellement entre deux chars à boîte, lorsqu'une partie du train a passé sur lui, et nous ne trouvons aucun blâme à attribuer à aucun des employés du dit train No. 22.”

5. Le 6 novembre 1875, à 9.40 p. m., John Ahern, conducteur, et John Keys, serre-frein d'un train spécial de charbon, furent blessés à trois milles à l'ouest de West River. En descendant une pente, la locomotive et le char de pierre se détachèrent, et la seconde partie du train vint ensuite frapper contre le char de pierre. Ahern et Keys furent tous deux jetés à bas du train. Ahern reçut une forte blessure au côté, mais Keys ne fut que légèrement blessé.

6. Le 19 novembre 1875, à 12.04 p. m., Phillip Leshore se fit briser la jambe droite, dont il fallut faire l'amputation. En traversant la voie en voiture à Shédiac, il fut frappé par la locomotive de l'express local No. 18.

7. Le 15 janvier 1876, à 3.40 p. m., Coleman Wilmot, serre-frein sur le train de fret No. 6, se fit écraser un doigt à Hampston en déchargeant du fret.

8. Le 26 janvier 1876, à 9 p. m., Richard D. Walker, serre-frein du train express No. 24, fut tué à un mille au sud de la rivière Jacquet, en tombant du char à bagages. Verdict du jury :—“ Que le dit Richard D. Walker a trouvé la mort en tombant accidentellement du train sur le chemin de fer Intercolonial, le 26e jour de janvier 1876, à environ un mille au sud de la station de la rivière Jacquet.”

9. Le 24 janvier 1876, à 2.45 p. m., Melleville Etter, serre-frein sur un train spécial d'Elmsdale, se fit emporter le bout d'un doigt en se faisant prendre la main entre les barres de retrait, en découplant les chars.

10. Le 3 février 1876, Myles Fairweather, aiguilleur, à St. Jean, tomba et se fit prendre le pied gauche par la roue de traction de la locomotive. Il fallut lui amputer trois orteils.

11. Le 29 mai 1876, à midi, Thomas Smith, serre-frein d'un train spécial, se fit écraser un bras à la sablière de Truro, entre les tampons de deux chars.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,  
MONCTON, N.-B., 1er juillet 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant au sujet du département de l'ingénieur du chemin de fer Intercolonial, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

50,971 nouvelles traverses ont été posées sur la voie entre Halifax et St. Jean, et sur les embranchements de Pictou et Shédiac, et 17,304 traverses ont été renouvelées sur l'embranchement de Windsor.

35½ tonnes d'anciens rails de fer ont été enlevées et remplacées par des rails d'acier, le poids total fourni étant de 3,181 tonnes. 20 milles, ou 1778 tonnes 15 qtx. et 22 lbs. de lisses de fer ont été aussi renouvelées sur l'embranchement de Windsor.

Tous ces rails sont reliés aux joints par des éclisses et des boulons.

La somme de \$17,776.06 a été dépensée en terrassement sur les différentes parties du chemin entre Halifax, Truro et Pictou Landing, où il a été posé des lisses d'acier, et une autre somme de \$4,945 a été employée de la même manière sur l'embranchement de Windsor.

Une grande quantité de clôture a été détruite par le feu durant les sécheresses de l'été, et il n'en a pas été brûlé moins de 25 milles sur la division Est seule.

Pour cette cause, ainsi que par suite de détérioration naturelle, il a fallu renouveler une longueur de 17,787 perches de clôture en pieux et planches et en zig-zag, et l'on a dépensé \$8,533.13 en réparations ordinaires. Sur l'embranchement de Windsor il a été fait 7,921 perches de clôture neuve, et \$948.67 ont été dépensés en réparations.

Les hangars et clôtures à neige construits ces années dernières ayant très-bien répondu à notre attente, il en a été fait une nouvelle quantité aux endroits les plus exposés. Cinq nouveaux hangars, embrassant une longueur de 4,680 pieds, ont été construits entre les stations de Londonderry et de Wentworth, et 1,395 perches de clôture à neige ont été construites là où elles étaient les plus nécessaires sur l'embranchement de Pictou et sur la ligne principale entre Maccan et St. Jean.

Des étables ont été construites aux stations de la Pointe du Chêne, Oxford, Thomson et Grenville.

Le pont à chevalets qui traverse la prairie de Robinson, près de la station de Brookville, a été fortifié, et l'on s'est procuré une quantité de bois pour le renouvellement de toutes les courbes. Ce travail est maintenant en voie d'exécution et sera terminé dans quelques semaines. Le pont se compose de 20 arches de 30 pieds chaque, et c'est la plus grande construction en bois de toute la ligne.

Le pont McKinlay, entre Rothsay et Quispamsis, qui a cinq arches de 25 pieds chaque, a aussi été pourvu de nouvelles courbes, et beaucoup d'autres ponts en bois plus petits ont été munis de nouvelles poutrelles.

Il m'a pas été nécessaire de réparer les ponts en fer, sauf le renouvellement des longrines des lisses sur celui de la rivière Petitcodiac, et les deux courbes du pont de la rivière Scadou, sur l'embranchement de Shédiac.

Le pont de Jonathan Creek qui a 132 pieds de long et est situé à une légère distance à l'ouest de Moncton, a été remplacé par un aboiteau et une vanne, cette dernière ayant trois ouvertures de 3 x 4 pieds chacune.

De fortes réparations ont été faites à 29 souterrains en pierre et garde-bestiaux, et dix garde-bestiaux en bois ont été construits aux traverses qui n'en étaient pas pourvues.

Trois ponts élevés qui traversaient la voie entre Halifax et Truro étant devenus dangereux pour les voitures pesamment chargés, ils ont été remplacés par des pas-

sages à niveau, le changement étant bien moins dispendieux que le renouvellement des ponts. La hauteur de ces ponts au-dessus de la voie n'était pas suffisante pour qu'un homme debout sur un char à boîte put y passer sans se heurter la tête, et il est survenu plusieurs accidents aux serre-freins à cause de cela.

De fortes réparations ont été faites à la remise des locomotives et au hangar des chars, ainsi qu'aux bâtiments de la station de St. Jean.

Un petit hangar et un trottoir pour la commodité des voyageurs ont été construits à la traverse de Matthew, entre Hampton et Nauwigewauk, et aussi à Quispam, à deux milles à l'ouest d'Hampton.

Par suite de l'augmentation des affaires à la station de Bloomfield, l'ancien hangar et le trottoir ont été remplacés par une gare à voyageurs et à marchandises combinée, et l'on a aussi fait un nouveau trottoir.

À la station de Campbell, à deux milles à l'ouest de Norton, le hangar à voyageurs et le trottoir ont été reconstruits. Le trottoir à fret de la gare d'évitement de Dunsinane, à quatre milles à l'est de Pénobsquis, a été renouvelé, et une nouvelle citerne avec abri a été construite à deux milles à l'est de Pénobsquis, où l'eau est en abondance durant toute l'année. La citerne est remplie par gravitation, l'eau y étant amenée par quatre tuyaux en fer posés en 1873. À Petitcodiac, une nouvelle gare à voyageurs et un trottoir ont été construits pour remplacer l'ancienne bâtisse détruite par le feu en février 1875.

Le toit de l'un des entrepôts de la Pointe-du-Chêne a reçu une couche d'asphalte, la grandeur de l'édifice étant de 300 x sur 24 pieds, et le bâtiment occupé comme bureaux à cette station a été réparé et peinturé.

De légères réparations ont été faites aux bâtiments de Memramcook, Dorchester, Sackville, Au Lac, Amherst, Maccan, Athol, Greenville, Londonderry, et à quelques autres stations.

Des trottoirs ont été construits pour remplacer ceux qui étaient usés aux stations suivantes.

Longueur du trottoir.

Rocky Lake, trottoir à voyageurs et fret.....	50	pieds.
Enfield " " .....	172	"
Shubénécadie trottoir à fret. ....	218	"
Stewiacke, trottoir à voyageurs et fret. ....	224	"
Riversdale " " .....	242	"
West River " " .....	170	"
Glengarry " " .....	248	"
Hopewell " " .....	250	"

Un nouveau trottoir de 150 pieds de longueur et de 12 pieds de largeur a été construit à la station de Nappan, pour la commodité des personnes qui expédient du foin, cette amélioration étant devenue très nécessaire.

Il est devenu nécessaire d'enlever une grande quantité de roche détachée des talus d'un certain nombre de tranchées sur l'embranchement de Pictou, entre Truro et Riversdale, parce que la sûreté des trains était menacée par de grosses roches qui pouvaient tomber d'un moment à l'autre.

Une locomotive et un train de chars ont été employés à ce travail pendant plusieurs jours.

La présence opportune d'un gardien placé à l'une des plus mauvaises tranchées a prévenu ce qui aurait pu être un grave accident, une masse de pierre pesant plusieurs tonneaux étant tombée sur la voie peu de temps avant le passage d'un convoi de voyageurs.

Un train et une escouade d'hommes ont été employés pendant quelque temps à nettoyer plusieurs des plus longues tranchées en terre, entre Amherst et Wentworth, pour prévenir des dommages au chemin provenant des matériaux qui glissaient des talus et remplissaient les fossés.

L'on a veillé au bon drainage des tranchées sur toute la ligne, car de là dépend, en grande partie, le bon entretien de la voie.

A Pictou Landing, la levée du côté ouest de la voie a éprouvé des dommages considérables par une suite de fortes tempêtes, et pour prévenir de nouveaux dommages par les eaux du havre de Pictou, il a été construit un mur en charpente rempli de pierres.

Les nouveaux travaux qui suivent ont été faits durant l'année à même un crédit spécial.

A Spring Hill, il a été posé une voie d'évitement de 1,308 pieds de longueur, et deux autres ont été prolongées, ce qui fait un total de 1,850 pieds de nouvelle voie à cette station.

Des ouvrages en bois, sur chevalets, entourés sur les côtés et le dessus, ont été construits aux stations suivantes pour l'emmagasinement du charbon requis par les habitants établis dans le voisinage du chemin de fer.

Station.	Longueur des chevalets.	Longueur des lisses.
Rothsay.....	220 pieds .....	352 pieds.
Hampton.....	210 do .....	297 do
Salisbury.....	170 do .....	252 do
Shédiac.....	291 do .....	573 do
Memramcook.....	100 do .....	346 do
Oxford.....	140 do .....	446 do
Londonderry.....	188 do .....	440 do

A St. Jean, un ancien bâtiment a été transporté à un endroit plus convenable et converti en hangar à charbon. Ce bâtiment a 120 pieds de long et 25 de large, et l'on y arrive par un chemin de chevalets long de 500 pieds.

Les chevalets entrent dans le bâtiment et le parcourent sur toute sa longueur, et ils sont élevés de dix pieds au-dessus du plancher, afin de permettre d'y déposer une grande quantité de houille pour l'usage des locomotives.

A Moncton, un nouveau hangar de 136 pieds de longueur et de 24 de largeur a été construit pour l'emmagasinement du charbon, et l'on y arrive par un chemin de chevalets de 700 pieds de longueur, placé en dehors du bâtiment et suffisamment élevé pour verser la houille dans le hangar directement des chars,—et à Halifax, on a fait une allonge de 40 pieds à l'ancien hangar à charbon.

Le contrat pour la construction du quai à Pictou Landing ayant été retiré à l'entrepreneur parce que l'ouvrage n'était pas poussé assez activement, ses cautions furent invitées à le terminer. La longueur du quai est de 615 pieds, sa largeur du côté de la terre est de 35 pieds, et de 75 à l'autre extrémité, où il y a une profondeur de 22 pieds à l'eau basso.

A Pictou, le quai du chemin de fer a été prolongé de 180 pieds. La largeur de ce prolongement est de 55 pieds, et on y a placé un hangar à fret de 75 pieds de long par 25 de large.

A l'extrémité de ce quai, il y a une profondeur de 13 pieds à marée basso.

Des signaux sémaphores ont été posés à Bedford, Shubénécadie, Brookfield, New-Glasgow, Sackville, Dorchester, Moncton, Petitcodiac et Rothsay.

Les stations qui suivent sont pourvues d'aiguilles à signaux :

St. Jean,	Évitement de la Fonderie,
Rothsay,	New-Glasgow,
Quispamsis,	Embranchement des Mines d'Albion,
Nauwigewauk,	Stellarton,
Hampton,	Embranchement des Mines de Drummond,
Passekeag,	Hopewell,
Bloomfield,	Glengarry,
Norton,	Évitement de Battery Hill,
Apohaqui,	Évitement de New Lang,
Sussex,	Évitement de Gordon Summit,
Penobsquis,	West River,
Anagance,	Évitement de Landsbury,

Petitcodiac,  
Rivière Pollet,  
Salisbury,  
Boundary Creek,  
Moncton,  
Painsec,  
Shédiac,  
Pointe du Chêne,  
Memramcook,  
Dorchester,  
Évitement de Palmer,  
Sackville,  
Évitement de Cole's Island,  
Aulac,  
\* Amherst,  
Narpan,  
Évitement de Little Forks,  
Spring Hill,  
Salt Springs,  
Oxford,  
Évidement de Atkinson,  
Greenville,  
Traverse de Greenville,  
Évitement de Giles,  
Évitement de Caldwell's Brook,  
Wentworth,  
Évitement de Atkin,  
\* Londonderry,  
Évitement de McCulloch,  
Pictou,  
Évitement de Glenfallock,

Évitement de Campbell,  
Riversdale,  
Union,  
Valley,  
Truro,  
Traverse de Johnson.  
Brookfield,  
Évitement de Graham,  
Polly Bog,  
Stewiacke,  
Évitement de Murray,  
Évitement de Laing,  
Évitement de Maitland,  
Shubenacadie,  
Milford,  
Elmsdale,  
Évitement de Malcolm,  
Enfield,  
Oakfield,  
Grand Lac,  
Wellington,  
Évitement de la Rivière Rawdon,  
Windsor Junction,  
Évitement de Waverley,  
Lac Rocky,  
Bedford,  
Évitement de la Rivière Nine Mile,  
Four Mile House,  
Évitement de Logan,  
Richmond.

A Moosepath, l'on a construit une gare à voyageurs et à marchandises, combinée, en bois.

A la Pointe-du-Chêne, une maison d'habitation de 35 pieds par 25, a été construite pour l'agent.

A Sackville, un hangar à fret de 83 x 29 pieds, et une étable à bestiaux ont été construits, ainsi qu'une nouvelle voie d'évitement de 292 pieds de longueur; et à Wentworth, un hangar à fret de 88 pieds par 25 a été construit en bois.

A New-Glasgow, un nouveau hangar à fret, long de 150 pieds et large de 30, a été construit, et de fortes réparations ont été faites aux bâtiments de station actuels.

Deux nouveaux trottoirs ont été faits de chaque côté de la voie, l'un de 534 pieds de longueur et l'autre de 325.

Il a aussi été posé deux nouvelles voies d'évitement à cette station, longues de 500 et 1500 pieds respectivement.

Les travaux de prolongement du chemin de fer de Richmond à North Street, dans Halifax, ont été poussés avec toute la célérité possible.

Un hangar à marchandises en briques, de 500 pieds de longueur, dont la moitié a 40 pieds de largeur et l'autre moitié 30 pieds, a été construit et est prêt à être occupé. Dans cet édifice, il a été placé quatre balances de dépôt, qui peuvent peser six tonnes chacune.

L'excavation et la maçonnerie de la chaussée sont bien avancées et seront bientôt terminées. Déjà les lisses ont été posées entre Richmond et la traverse de Water Street, distance de 3,800 pieds, mais on ne pourra rien faire de plus avant que la forte tranchée qu'il faut faire dans le roc en cet endroit ne soit terminée. Ce travail prendra plusieurs semaines, et aussitôt qu'il sera terminée, les lisses seront posées

\* En partie pourvue à l'ouverture de la ligne en 1872.

jusqu'à North Street, et toutes les gares d'évitement nécessaires seront alors posées au terminus.

L'on a pris des arrangements pour faire faire une double voie sur chevalets, afin de recevoir la houille pour la consommation de la ville, ce qui produira une économie sur chaque tonne de charbon qui sera transportée.

L'on a fait d'assez grands progrès dans la construction des édifices de la gare à voyageurs. Les murs de l'édifice principal sont à peu près rendus à leur hauteur, et l'ouvrage sur le hangar à voyageurs est poussé avec vigueur. Ces deux édifices sont en briques.

La grandeur du premier de ces édifices est de 50 par 112 pieds ; il est à deux étages et à toit français. On y installera les bureaux, les salles d'attente et le logement de l'agent de la station. Le dernier a 400 pieds de longueur et 80 de largeur, et il est couvert en tôle cannelée, le toit portant sur des poutres en fer posées à 16 pieds de distance.

La ligne d'embranchement de Stewiacke, longue d'un mille, est bien avancée et sera prête à recevoir le trafic dans quelques semaines. Elle se relie à la ligne principale à une courte distance au sud de la station ci-dessus et va jusqu'à la rivière Stewiacke, où un quai est en voie de construction.

Le 8 novembre 1875, la ligne de Moncton à Campbellton a été ouverte au trafic, la distance étant de 185 milles. Cette longueur a été divisée en deux districts, chacun desquels a été placé sous le contrôle d'un chef d'équipe.

Ces districts sont eux-mêmes subdivisés en sections d'une longueur moyenne de six milles (comme sur les lignes déjà en opération), chaque section ayant un contre-maitre et deux hommes d'équipe pour veiller à son entretien.

Lorsqu'on la ligne fut ouverte, l'hiver était déjà commencé, et bien qu'il y avait eu de fréquentes et fortes tempêtes de neige, les communications furent régulièrement entretenues entre Moncton et Bathurst avec très-peu d'interruptions.

Entre Bathurst et Campbellton, distance de 63 milles, les détentions furent plus fréquentes parce que la ligne était exposée à tous les vents de la Baie des Chaleurs, mais la construction d'abris et de clôtures à neige, et ceux qui doivent encore être construits, aura sans doute l'effet d'assurer une communication aussi régulière que sur la ligne d'Halifax à St. Jean.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

ALEX. MacNAB,  
*Ingénieur.*

C. J. BRYDGES, Ecr.,  
Surintendant général des chemins  
de fer du Gouvernement, Montréal.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU SURINTENDANT DES MACHINES.

MONCTON, N.-B., 1er septembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre un rapport sur le fonctionnement du département des machines durant l'année expirée au 30 juin 1876.

Vous trouverez ci-joints les états suivants :

A. Etat indiquant le nombre des locomotives et des différentes espèces de chars et wagons au 1er juillet 1875 et au 30 juin 1876.

B. Relevé des chars.

C. Extrait des rapports des locomotives.

D. Etat comparatif du coût de la force motrice pour chaque mois, du 1er juillet 1875 au 30 juin 1876.

E. Tableau du nombre de milles parcourus par les chars.

F. Etat général des dépenses de ce département.

Quatre chars de première classe, deux de seconde, quatre chars-poste et à bagages, vingt-six à foin, six chars à réfrigérateurs, et cinq chasse-neige ont été construits durant l'année et portés au compte de la construction.

Trois chars de première classe, dix-huit wagons fermés et à bestiaux, vingt-six plateformes, cinquante-six wagons à charbon, et deux chasse-neige ont été reconstruits durant l'année.

Deux cent dix-sept wagons à charbon et deux cent douze wagons à fret ont été rétrécis; trois locomotives convertibles ont aussi été rétrécies au prix moyen de \$527.59, et 14 autres qui n'avaient pas été construites dans le but d'être rétrécies, l'ont été au prix moyen de \$2,886.55. Quatre ont été rétrécies par MM. Fleming et Fils.

Tous les travaux se rattachant au rétrécissement de la voie ont été terminés avant la fin de l'année.

De plus, quatre locomotives ont été converties pour le chemin de fer canadien du Pacifique. Deux autres ont été vendues aux embranchements d'Elgin et Chatham, et ont aussi été modifiées pour servir à la voie étroite.

Trente-cinq plateformes, vingt-deux wagons fermés et vingt-six chariots ont été construits pour le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.

Je puis dire que les locomotives et les chars sont généralement en bon état.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

H. A. WHITNEY,  
*Surintendant des machines.*

C. J. BRYDGES, Ecr.,  
Surintendant général des chemins  
de fer du gouvernement, Montréal.



A.—ETAT indiquant le nombre des locomotives, chars et wagons,—du 1er juillet 1875 au 30 juin 1876.

	Locomotives.	Espèces de chars.									
		A.—1re classe voyageurs.	B.—2e classe voyageurs.	G.—Chars-poste et à fumer.	E.—Bagage et exprés.	V.—Wagon de conducteur.	C.—Wagons fermés.	Cc.—Bestiaux.	Od.—Foin.	D.—Plateforme.	F.—Charbon.
Existant au 1er juillet 1875.....	80	40	29	9	13	5	248	43	9	578	769
Construits à Moncton durant l'année.....		4	2	4			6		25		56
Reçus des commissaires du chemin de fer Intercolonial (division nord) .....	20	3	4	3		2	147	1		450	75
	100	47	35	16	13	7	401	44	34	1028	900
Moins-vendu à l'embranch. de Chatham.....		1	1								
Condamnés. ....						3					
Total au 30 juin 1876.....	100	46	34	16	13	4	401	44	34	1028	900

B.—RELEVÉ DES CHARS—Juin 1876.

Description.	Total inscrit.	Condamnés, pas recommencés.	Reconstruits.	En réparations.	En bon état.
Première classe.....	46		1		45
Seconde classe.....	34		1	1	32
Poste et à fumer.....	16			2	14
Bagage et exprés.....	13			1	12
Wagons de conducteur.....	4				4
do à fret fermés.....	401			10	391
do à bestiaux.....	44			1	43
do à foin.....	34	1			33
do plateformes.....	1,028			44	984
do à houille.....	900	1		38	861
Total.....	2,518	2	2	97	2,417

(C.)—EXTRAIT DES RAPPORTS DES LOCOMOTIVES.

Mois.	Milles parcourus.				Consommation.				Moyennes.				Consommation par 100 milles.			
	Heures sous vapeur.	Locomotives.	Chars.	Chasse-neige.	Tonnes de charbon.	Huile, chopines.	Suif, lbs.	Chiffons, lbs.	Milles par heure de vapeur.	Chars par mille parcouru.	Chasse-neige par mille parcouru.	Charbon, en lbs.	Huile, en chopines.	Suif, en lbs.	Chiffons, en lbs.	
Juillet.....	10,849	92,236	580,023	.....	1,802	5,080	4,302	1,859	8.50	6.28	.....	3,891	5.50	4.66	2.01	
Août.....	9,998	88,990	608,695	.....	1,806	4,489	4,132	1,927	8.90	6.81	.....	4,042	5.04	4.42	2.16	
Septembre.....	10,036	88,744	595,735	.....	1,675	4,317	3,741	1,814	8.84	6.71	.....	4,228	4.86	4.21	2.04	
Octobre.....	10,587	92,700	617,734	.....	1,805	4,059	3,611	1,713	8.75	6.66	.....	4,361	4.27	3.86	1.84	
Novembre.....	11,287	101,180	626,859	1,005	2,226	3,861	3,858	1,793	8.96	6.19	0.01	4,928	3.81	3.81	1.77	
Décembre.....	12,047	108,942	644,159	2,521	2,618	4,581	3,926	1,644	9.04	5.91	0.02	5,363	4.20	3.60	1.50	
Janvier.....	10,155	87,774	456,923	2,790	1,995	3,536	3,270	1,428	8.64	5.20	0.02	5,091	3.80	3.3	1.62	
Février.....	11,927	90,142	521,611	3,895	2,192	3,405	3,136	1,249	7.72	5.78	0.03	5,447	3.77	3.47	1.38	
Mars.....	12,518	92,904	592,880	2,174	2,110	3,288	3,120	1,312	7.42	6.38	0.01	5,087	3.53	3.35	1.41	
Avril.....	11,452	100,763	636,117	507	2,167	3,297	3,259	1,397	8.79	6.31	.....	4,817	3.28	3.23	1.38	
Mai.....	11,851	107,050	743,508	.....	2,885	5,027	4,566	2,062	9.03	6.90	.....	6,036	4.69	4.26	1.92	
Juin.....	12,176	111,431	730,017	.....	3,189	6,337	5,328	2,269	9.15	6.64	.....	6,410	5.68	4.78	2.03	
	134,883	1,162,856	7,352,271	12,892	26,070	51,277	46,249	20,467	8.62	6.32	0.01	5,022	4.40	3.97	1.76	

61-

(D)—ÉTAT COMPARATIF du coût de la force motrice pour chaque mois, du 1er juillet 1875 au 30 juin 1876.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Coût par 100 milles parcourus.																											
		Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs.	Combustible.	Huile, suif, chiffons et menus articles.	Réparations aux locomotives, tenders et outils.	Bau, y compris réparations des citernes.	Divers, y compris le bureau et la remise des locomotives.	Total.	Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, chiffons et menus articles.	Réparations.	Bau.	Divers.	Total.														
		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.												
Juillet.....	92,236	4,205	53	3,889	93	1,370	32	6,997	08	593	68	718	66	17,775	20	4	55	4	21	1	48	7	59	66	78	19	27		
Août.....	88,990	4,283	19	3,566	60	1,245	46	6,150	53	465	91	662	29	16,373	98	4	82	4	01	1	39	6	91	52	74	18	39		
Septembre.....	88,740	4,440	98	4,019	73	1,201	88	4,661	05	755	77	594	66	15,674	07	5	00	4	52	1	36	5	26	89	68	17	71		
Octobre.....	92,700	4,155	70	4,267	96	1,044	26	5,415	61	1,417	75	798	59	17,099	87	4	48	4	60	1	12	5	85	1	53	86	18	44	
Novembre.....	101,180	5,154	13	5,659	87	969	04	5,217	69	1,106	48	1,758	55	19,865	76	5	09	5	59	95	5	15	5	15	74	19	61		
Décembre.....	108,940	5,150	67	7,694	00	1,047	71	8,433	61	2,801	94	1,986	85	27,114	78	4	72	7	07	97	7	74	2	57	1	82	24	89	
Janvier.....	87,794	4,869	49	5,497	99	891	26	8,240	35	1,281	01	2,537	28	23,320	38	5	54	6	27	1	02	9	38	1	46	2	89	26	56
Février.....	90,142	6,050	17	6,100	01	778	63	13,501	15	1,006	60	1,238	49	28,675	04	6	72	6	76	87	14	97	1	12	1	37	31	81	
Mars.....	92,904	5,601	84	5,180	04	651	25	9,414	54	1,338	31	1,089	56	23,275	51	6	02	5	57	71	10	14	1	44	1	17	25	05	
Avril.....	100,763	6,116	38	5,720	58	775	76	7,283	85	922	61	1,418	78	22,237	91	6	07	5	68	77	7	23	92	1	40	22	07		
Mai.....	107,080	5,649	58	4,887	75	825	66	5,041	13	1,265	57	712	95	18,382	64	5	28	4	57	78	4	70	1	18	66	17	17		
Juin.....	111,431	5,906	03	4,658	92	876	19	2,067	39	505	65	828	34	14,842	52	5	30	4	18	78	1	86	45	74	74	13	31		
Totaux.....	1,162,856	61,583	61	61,143	38	11,677	41	82,423	98	13,464	28	14,345	00	244,637	69	5	29	5	26	1	00	7	09	1	16	1	23	21	03

(E.)—NOMBRE DE MILLES PARCOURUS PAR LES CHARS.

Mois.	1re classe.	2me classe.	Express, bagage, poste.	Wagons fermés, à foin et à bétail.	Plateformes et wagons à charbon à 8 roues.	A charbon, à 4 roues—2	Total.
Juillet .....	83,430	81,266	48,250	164,066	116,947	86,094	580,023
Août .....	80,786	74,064	49,183	160,296	151,230	91,136	606,695
Septembre .....	83,398	68,853	45,613	177,282	148,179	72,410	595,735
Octobre .....	80,082	70,867	41,148	190,469	151,896	77,322	617,734
Novembre .....	78,398	76,451	38,677	188,263	161,210	83,260	626,859
Décembre .....	83,645	80,643	40,483	187,769	187,315	64,374	644,169
1877 Janvier .....	68,693	64,168	35,650	152,253	93,091	43,068	456,923
Février .....	49,924	63,063	35,282	165,280	93,166	114,496	521,611
Mars .....	54,915	64,117	37,820	192,643	148,237	95,148	592,880
Avril .....	75,931	79,487	41,472	211,793	110,893	116,441	636,117
Mai .....	85,357	85,618	46,010	249,601	205,400	71,522	743,508
Juin .....	87,179	84,985	48,413	236,666	196,616	76,158	730,017
Total de milles parcourus jusqu'au 30 juin 1875.	911,748	893,632	508,001	2,283,231	1,764,180	991,429	7,352,271
	4,870,098	4,762,735	3,301,826	13,025,199	12,370,222	2,933,587	41,284,617
	5,781,846	5,666,467	3,809,827	15,308,430	14,134,402	3,945,016	48,636,888

F.—ÉTAT GÉNÉRAL des dépenses du département des machines, pour l'année  
expirée le 30 juin 1876.

Nombre de milles parcourus par les trains.....	947,092
“ “ locomotives .....	1,162,856
“ “ chars et wagons.....	7,352,271
“ “ chasse-neige.....	12,892
	\$ cts.
Coût de la force motrice.....	244,637 69
“ des réparations aux chars .....	95,353 08
“ de l'huile et chiffons pour tamponner.....	4,700 90
“ de réparations aux chars à voyageurs.....	38,457 09
“ “ poste, exprès et bagage.....	6,907 60
“ “ aux wagons à fret et de conducteurs.....	49,988 39
Le coût de la force motrice par 100 milles parcourus par les trains, a été de.....	25 83
“ “ “ “ locomotives.....	21 03
“ “ “ “ chars et wagons.....	3 32
Le coût de réparations de chars par 100 milles parcourus par les trains, a été de.....	10 06
“ “ “ “ locomotives.....	8 20
“ “ “ “ chars et wagons.....	1 35
Le coût de l'huile et chif. pour tampons, p. 100 milles parc. par les trains, a été de....	43
“ “ “ “ locomotives .....	40
“ “ “ “ chars et wagons...	6
Réparations de chars à voyageurs par 100 milles parcourus par eux .....	2 13
“ “ poste, exprès et bagage “ .....	1 35
“ “ à fret et de conducteurs “ .....	99

## ANNEXE No. 25.

## COMMUNICATIONS AVEC LE NORD-OUEST.

PRINCE ARTHUR'S LANDING,  
1er juillet 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport pour l'année expirée le 30 juin 1876.

Le nombre de voyageurs transportés par les entrepreneurs, MM. W. H. Carpenter et Cie., a été:—

Du 7 juin 1875 à la fin de la saison de 1875.....	1,877
De l'ouverture de la saison de 1876 au 30 juin 1876.....	295
Total.....	2,172

## FRET.

Du 7 juin 1875 à la fin de la saison de 1875.....	968 ton.
Du 23 mai 1876 au 30 juin 1876.....	139 "
Total.....	1,107 "

## QUAI DE LA BAIE DU TONNERRE.

Les additions faites à ce quai dans le cours de l'hiver de 1874-75 ont permis d'y recevoir les grandes quantités de fret que l'on apporte maintenant pour les entrepreneurs de chemin de fer, les partis d'explorateurs et les besoins locaux.

## CHEMINS.

Des hommes entendus ont été employés sur le chemin de la Baie du Tonnerre, à réparer les ponceaux et la chaussée. Le chemin est maintenant en bon état. Les différents chemins de portage, ainsi que celui du lac des Bois, sont aussi en assez bon état.

## ÉDIFICES.

Les logements d'immigrants et autres bâtiments ont été soigneusement examinés et rendus aussi confortables que possible. L'on a pris toutes les précautions contre le feu.

## REMORQUEURS, BARGES ET BATEAUX.

Durant la saison de 1875, les entrepreneurs ont eu de la difficulté à tenir les bateaux et quelques-uns des remorqueurs à flot. Des charpentiers de navires et des fabricants de chaudières ont été envoyés pour faire les réparations nécessaires.

Les cylindres de tous les remorqueurs ont été remplacés.

## RIVIÈRE MALIGNE.

La digue du Portage de l'Île a rendu la rivière Maligne navigable.

Les réparations faites à la digue de la Maligne ont élevé les eaux du lac à

---

l'Esturgeon à une telle hauteur. qu'il n'y a plus aucune difficulté à craindre de la baisse de l'eau de la Crique des Deux-Rivières au-dessous du niveau requis.

LAC LA PLUIE.

Le bateau à vapeur placé sur le lac La Pluie marche régulièrement et est maintenant en bon ordre.

Lorsque le chemin de fer sera terminé jusqu'à la rivière de la Savane, ce qui aura probablement lieu vers l'automne de 1877, les frais d'entretien de la route seront beaucoup réduits. Les remorqueurs des lacs Shebandowan et Kashabowie ne seront alors plus nécessaires et pourront être envoyés plus loin à l'ouest.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

DONALD M. GRANT,  
*Surintendant.*

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

---

 ANNEXE No. 26.
 

---

 CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.
 

---

 CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,  
 BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

Ottawa, 30 juin 1876.

**MONSIEUR.**—J'ai l'honneur de vous faire rapport des explorations et constructions faites jusqu'à la fin de l'année fiscale 1876.

## EXPLORATIONS DANS LA RÉGION OCCIDENTALE.

1. Dans la saison de 1875 on a fait une localisation temporaire depuis le havre Waddington, à la tête de Bute Inlet, en remontant la vallée du Homathco, en suivant le bras Est, et de là dans les vallées de Chilacoh, Chilicotin, Nazco, Blackwater et Chilacoh, jusqu'à la jonction de cette dernière avec la vallée Stewart, environ 15 milles à l'ouest du fort George et 289 milles de Bute Inlet.

Sur la même route une localisation temporaire a été faite à partir du sommet de la Passe de la Tête-Jaune. Elle suit une direction ouest, passe par les lacs de la Tête-Jaune et de l'Original et embrasse une distance de 22 milles.

Deux partis ont été laissés sur cette route pour continuer le tracé jusqu'à ce qu'ils se rencontrent. L'un devait travailler dans la direction ouest depuis le lac de l'Original en descendant la vallée de la Fraser dans la direction du Fort George ; l'autre doit cheminer dans la direction Est depuis l'embouchure de la Chilacoh et en suivant les vallées des rivières Stewart, Fraser et Willow. Quand la couche de neige a été épaisse, ils ont travaillé à des tracés temporaires et aussitôt que possible dans le printemps de 1876 ils ont repris leurs travaux. Vers le 30 juin ils avaient terminé 64 autres milles, ce qui porte à 375 milles la localisation de cette route, faisant une étendue de 175 milles à terminer. De Bute Inlet au sommet de la Passe de la Tête-Jaune, la longueur de la ligne est d'environ 550 milles.

2. En sus de la ligne ci-dessus et de ses embranchements dans la vallée Blackwater, à 230 milles de la tête de Bute Inlet, on a aussi fait le tracé temporaire d'une ligne dans la vallée de la rivière au Saumon, jusqu'à la baie Kamsquot, sur le chenal Dean. Cette ligne est de 184 milles et de 46 plus courte que celle partant du même point et aboutissant à Bute Inlet. Ses rampes et sa construction seront généralement faciles, sauf sur environ 30 milles dans les montagnes de la Cascade.

3. Depuis la baie Kemano, sur le côté nord du chenal Gardner, un tracé temporaire a été fait. Il suit la vallée Kemano pendant 9 milles, contourne un ravin dans



une direction nord et atteint le sommet des montagnes de la Cascade au 19<sup>me</sup> mille. Ce point est à 4,019 pieds au-dessus du niveau de la mer. De là, le tracé a été continué jusqu'au premier lac sur le versant ouest des montagnes, à 22 milles de Gardner Inlet, point où les eaux coulent vers l'est jusqu'aux rivières Nechacoh et Fraser.

Du 9<sup>me</sup> au 19<sup>me</sup> mille, les rampes s'élèvent de 200 à 800 pieds par mille, soit une moyenne de 384 pieds par mille, sur un espace de dix milles. Le ravin est exposé aux avalanches de neige et de roches. Cette route a été jugée si désavantageuse que l'on a cru devoir en discontinuer l'exploration.

4. Pendant l'hiver on a fait une exploration temporaire depuis la tête du chenal Gardner en remontant la vallée Kitlope et en traversant une passe profonde 21 milles plus loin jusqu'à l'intersection de la rivière Tchatsquot qui se jette dans le chenal Dean, mais rendus là, les explorateurs ont dû rebrousser chemin; il y avait de 12 à 14 pieds de neige, et comme elle était molle, elle tombait des montagnes en avalanches. Ils ne parvinrent qu'à une hauteur de 1,150 pieds, c'est-à-dire à environ un tiers du sommet de la passe.

C'est en avril que cette exploration fut discontinuée, et à leur retour les explorateurs trouvèrent le chenal Gardner couvert de glace sur une distance de 25 milles.

5. Le chenal Dean a été examiné et trouvé couvert de glace depuis son extrémité supérieure jusqu'à la baie Kamsquot, distance d'environ 6 milles. Les Indiens de l'endroit ont dit n'avoir jamais vu la glace s'étendre aussi bas.

6. Bute Inlet a aussi été examiné; il était libre de glace. Les Indiens qui habitent près du havre Waddington disent n'avoir jamais vu de glace fixe à Bute Inlet; mais que le printemps il y a des glaces flottantes à l'embouchure de la rivière Homathco.

7. Un tracé temporaire de la ligne d'Esquimalt à Nanaïmo, sur l'île Vancouver, a été commencé vers la fin de juillet 1875 et continué jusqu'en décembre de la même année, mais alors l'inclémence de la température a contraint de cesser les travaux. Il ne s'en manquait que six milles pour le terminer, mais pour cette partie on a utilisé le plan d'explorations précédentes.

Cette ligne est de 68½ milles, c'est-à-dire plus longue qu'on ne le pensait. Ce fait est dû aux sinuosités que l'on a dû donner à la ligne pour éviter les endroits désavantageux à la localisation.

Depuis Esquimalt, de 2 à 4½ milles ont une rampe de 1.50 par 100, égale à 79.2 par mille, et où il faudrait faire de grandes tranchées en partie dans le roc; et du 8<sup>me</sup> au 21<sup>me</sup> mille, sur la rive ouest de Saanich Inlet, les travaux devront être considérables, et consisteront en de profondes tranchées dans le roc, en tunnels et en viaducs sur les ravins profonds.

A partir du 24<sup>me</sup> mille et en gagnant le nord, la rampe est de 1.40 par 100, égale à 74 pieds par mille et quart, et elle est suivie d'une autre de 56 pieds par mille sur une étendue d'un mille et un tiers.

Sur le reste de la ligne, les rampes ondulent, leur maximum est de 1 sur 100, et les travaux n'offriront pas de grandes difficultés.



#### *Tracts projetés.*

Ci-suivent les instructions concernant les explorations projetées pour cette saison dans la région ouest ou des montagnes:

1. L'achèvement de la localisation temporaire depuis la Cache de la Tête-Jaune jusqu'aux environs de Fort George.

2. Un nouveau tracé et localisation de la ligne au cœur des Montagnes de la Cascade en suivant la rivière Homathco. Ces deux tracés complèteront la localisation temporaire de la ligne dans les Montagnes Rocheuses, depuis la Passe de la Tête-Jaune jusqu'au havre Waddington, à la tête de Bute Inlet.

3. Un tracé de localisation temporaire depuis la baie Kamsquot, sur le chenal Dean, dans les montagnes de la Cascade et en suivant la rivière Kamsquot ou au Saumon, distance d'environ 52 milles, et continuer l'exploration de cette route par les rivières Nechacoh et Stewart, jusqu'à l'embouchure de la Chilacoh, environ 15 milles à l'est du Fort George.

4. Un tracé temporaire de la déviation projetée d'une partie de la ligne (mentionnée dans la section 2) entre les vallées des rivières Chilacoh et Blackwater.

#### EXPLORATIONS DANS LES RÉGIONS BOISÉES ET DES PRAIRIES.

1. La ligne précédemment localisée depuis le lac Supérieur, Fort William, jusqu'à un point  $32\frac{1}{2}$  milles à l'ouest, a été prolongée un peu à l'ouest de la rivière des Anglais, distance totale de 113 milles.

2. La ligne entre le lac des Bois, au Portage du Rat (Kéwatin) et la rivière Rouge, à Selkirk, a été localisée, mais on a fait le tracé d'une autre ligne plus au sud à partir du Portage du Rat et rejoignant la première ligne à environ moitié de la distance à la rivière Rouge. Ce dernier tracé a pour but de diminuer les travaux de construction, mais comme il prolonge la ligne de plusieurs milles, la première route a été adoptée de préférence.

3. Des tracés ont été faits de la région entre la rivière des Anglais et le Portage du Rat.

4. Un tracé temporaire a été fait depuis le passage de la rivière Rouge, on gagnant l'ouest, jusqu'à Livingstone, distance de 271 milles, et pendant la dernière saison on a fait des explorations depuis Livingstone jusqu'à la rivière McLeod, distance de 656 milles, et depuis Jasper House en gagnant l'est et en descendant la vallée Athabaska, distance de 26 milles. 72 milles de la première distance ont été localisés.

5. On a fait un tracé depuis la rivière du Pic (sur une ligne généralement parallèle à la rive du lac Supérieur) jusqu'au Sault Ste. Marie.

#### *Explorations projetées.*

Pour cette saison, les explorations suivantes ont été décidées :—

1. Continuer la localisation de la ligne depuis la longitude d'Edmonton jusqu'à la Passe de la Tête Jaune, dans les Montagnes Rocheuses.

2. Compléter la localisation de la ligne depuis la rivière des Anglais jusqu'au Portage du Rat (Kéwatin)

3. Une exploration depuis un point de la ligne à environ 30 milles à l'ouest de Fort William, en gagnant l'est par le lac du Chien, jusqu'à la rivière Népigon.

4. Le tracé le long des rives de la baie Népigon et du lac Supérieur jusqu'à la rivière du Pic a été fait précédemment, et cette année l'exploration sera continuée vers l'est en ligne aussi directe que possible depuis la rivière du Pic jusqu'à un point sur la rivière des Français où il sera possible d'y jeter un pont.

5. Faire un tracé temporaire depuis la baie Cantin, environ 20 milles en remontant de l'embouchure de la rivière des Français, jusqu'au terminus oriental près du lac Amable-du-Fond.

#### TRAVAUX DE CONSTRUCTION.

##### *Ligne de télégraphe du Pacifique.*

1. Terminée depuis Selkirk (Rivière-Rouge) jusqu'à Livingstone, sauf quelques parties défrichées qu'il faut élargir. Le prolongement (de 22 milles) de Selkirk à Winnipeg est aussi terminée.

2. La ligne de Livingstone à la longitude d'Edmonton est presque terminée.

3. Edmonton doit être mis en correspondance avec la Colombie-Britannique par la ligne télégraphique. Des matériaux sont rendus.

4. Du lac Supérieur à Selkirk (Rivière Rouge) environ un cinquième des travaux est fait.

#### NIVELLEMENTS ET PONTS.

1. De Fort William à la crique Sunshine, (contrat No. 13) 33½ milles, environ la moitié des travaux est faite.

2. Continuation jusqu'à la rivière des Anglais, (contrat No. 25) 80 milles. Ce contrat a été signé le 7 juin, mais les travaux ne sont que très peu avancés.

3. On a reçu des soumissions pour le nivellement de la ligne entre le Portage du Rat (Kéwatin) et le lac la Croix distance de 37 milles, mais l'entreprise n'est pas encore adjugée.

4. Du lac la Croix à Selkirk, (contrat No. 14, 77 milles.) De ces travaux un peu plus du quart est fait.

*Embranchement de Pembina.*

Sa longueur est de 85 milles, et son nivellement est fait depuis la frontière, à Emerson, sur une étendue de 54 milles, y compris celle pour les ponts, etc. Les travaux sont à présent suspendus.

*Embranchement de la baie Georgienne.*

Le contrat a été annulé.

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

MARCUS SMITH,  
Faisant les fonctions, d'ingénieur en chef.

F. BRAUN, écr., secrétaire,  
Département des Travaux Publics.

## ANNEXE No. 27.

## RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,  
BUREAU DE L'INGÉNIEUR,  
OTTAWA, 31 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre un rapport supplémentaire sur les travaux d'exploration jusqu'au 31 décembre 1876.

## EXPLORATIONS DANS LA RÉGION OCCIDENTALE OU DES MONTAGNES.

Toutes les explorations projetées pour la saison ont été terminées et nous en donnons les détails suivants :

1. Depuis la limite provinciale, au sommet de la Passe de la Tête-Jaune, dans les Montagnes Rocheuses, la ligne a été complètement localisée, mais temporairement, jusqu'au havre Waddington, à la tête de Bute Inlet, distance de 546 milles.

Pendant l'hiver de 1875-76 il a neigé considérablement, et les crues du printemps suivant ont été des plus fortes. Les ingénieurs ont donc pu se guider sur ces dernières pour localiser la ligne du chemin de fer.

Sur les bords de la rivière Fraser, entre la Cache de la Tête-Jaune et les Grands Rapides (là où la ligne sort de la vallée) un grand nombre des jalons du tracé a été emporté et des éboulements ont eu lieu. L'on a en conséquence pris le soin de localiser la ligne de manière à ce qu'elle n'ait pas à souffrir de l'action des crues, mais cette précaution va nécessiter de plus grands travaux et porter bien au-delà des premières évaluations les frais de construction.

Des difficultés inattendues ont aussi été rencontrées à l'angle entre les vallées des rivières Stewart et Fraser, point où il faudra faire de grandes excavations dans la terre ; mais dans ces environs le sol est de nature à permettre plusieurs déviations de la ligne, et il en a été tracé une depuis la vallée Chilacoh traversant la Fraser en aval de Fort George et rejoignant la ligne localisée à la rivière de l'Ours. Pour faire cette déviation, qui évitera, croit-on, des travaux considérables tout en raccourcissant la distance, on a été obligé de donner aux rampes une inclinaison plus prononcée sur une étendue de quelques milles.

On a beaucoup perfectionné la localisation de la ligne traversant les montagnes de la Cascade. Les ingénieurs étaient sur les lieux de bonne heure cette saison, ce qui leur a permis de juger de l'effet des avalanches de neige—et ils ont pu localiser la ligne de manière à la protéger autant que possible contre ces avalanches ; ainsi, l'on croit qu'il ne sera pas nécessaire de continuer de construire des abris à neige sur un long parcours.

Dans ces montagnes, les travaux très-considérables sont actuellement confinés sur une distance de 20 milles, c'est-à-dire entre les 26<sup>me</sup> et 46<sup>me</sup> milles à partir de la tête de Bute Inlet. Ces travaux consisteront en de profondes excavations dans le roc et en huit tunnels d'une longueur collective d'à peine un mille et quart. Entre la Passe de la Tête-Jaune, il y aura six tunnels dont la longueur totale sera de trois quarts de mille, de sorte que dans la région des montagnes, sur un espace de 547 milles par cette route, l'étendue qui nécessitera des tunnels n'excédera pas deux milles, longueur qui pourra être encore diminuée.

Les rampes les plus raides se trouvent dans les montagnes de la Cascade. Sur 13½ milles elles sont de 2 sur 100, pente égale à 105.6 pieds par mille ; mais cette distance est partagée par trois espaces d'un demi et trois quarts de mille dont le sol

est de niveau. Il y a trois milles dont la rampe varie de 66 à 84 pieds par mille. Sur le reste de la ligne, le maximum de l'inclinaison est de 1 sur 100 pente égale à 52.8 pieds par mille.

2. Les explorations à l'effet de perfectionner le tracé des embranchements de la ligne ci-dessus, et depuis un point de la vallée Chilacoh et en suivant les rivières Iscultaesly, Blackwater et au Saumon, jusqu'à la baie Kamsquot, sur le chenal Dean, ont donné des résultats avantageux.

En donnant aux rampes une inclinaison de 80 à 90 pieds par mille, la longueur de la ligne a été beaucoup raccourcie et les travaux diminués, si bien que depuis 50 milles de la mer, point où la ligne entre dans les montagnes de la Cascade, la construction sera peu difficile. Par un tracé soigneux de cette section, les travaux très-difficiles se trouvent restreints à une étendue de 20 milles, sur laquelle il faudra jeter de grands ponts, faire beaucoup d'excavation et 13 tunnels à travers le roc qui auront une longueur collective de deux milles.

Il y a huit milles dont la rampe est de 2.15 sur 100, pente égale à 113½ pieds par mille, un mille où elle est de 105.6 pieds et 14 milles où elle varie de 66 à 92 pieds par mille. Sur le reste, l'inclinaison maximum est de 1 sur 100.

Par cette route, de la Passe de la Tête-Jaune au chenal Dean, la ligne est de 492 milles, ou de 55 milles plus courte que celle aboutissant à Bute Inlet.

Les sondages faits dans la baie Kamsquot ont indiqué un assez bon ancrage sur une étroite ligne parallèle à la rive, mais au-delà l'eau est très-profonde. La baie est bien abritée.

3. On a terminé l'exploration d'une ligne temporaire jusqu'à celle en dernier lieu mentionnée. Son point de départ est l'embouchure de la rivière Chilacoh. Elle long les rivières Stewart, Nechacoh et Euchu, et se dirige ensuite jusqu'à la rivière au Saumon, où elle rejoint la dernière ligne décrite. De ce point et à travers les montagnes de la Cascade la ligne est communes aux deux autres.

Jusqu'à la jonction, les rampes de cette ligne sont très douces et les travaux seront généralement faciles, excepté dans les défilés de la rivière Nechaco, rivière qui traverse une rangée de collines, et de là en traversant le plateau entre les rivières Euchu et au Saumon, où ils seront très considérables. Cette ligne est de 15 milles plus longue que la première.

4. Une exploration a été faite en remontant la vallée de la Fraser, entre Yale et Lytton, et l'on a constaté que la localisation précédente des premiers quatorze milles aboutissant au pont suspendu ne pouvait être améliorée ; mais depuis ce point jusqu'à Lytton, 39 milles, ce tracé a fourni de meilleures données à une évaluation du prix de revient des travaux de cette section.

Les travaux de tranchée dans le roc ne seront pas aussi considérables qu'on s'y attendait, mais les ponts, murs de soutènement et autres travaux de protection seront nombreux. Ce tracé, de concert avec les précédents, donne à la ligne une longueur de 505 milles depuis la Passe de la Tête-Jaune jusqu'à Burrard Inlet. Par la vallée de la Coquihalla elle serait de 473 milles.

#### EXPLORATIONS DANS LES RÉGIONS BOISÉES ET DES PRAIRIES.

1. Entre la rivière des Anglais—113½ milles de Fort William—et le Portage du Rat—298 milles à partir du même point—la localisation a été terminée après avoir considérablement modifié les profils des tracés précédents.

Dans la direction est, le maximum des rampes a été maintenu à 26.4 pieds par mille, sauf sur quelques petites distances où elles sont de 40 pieds. Dans la direction ouest, le maximum est de 52.8 pieds par mille. Les travaux seront en moyenne modérés jusqu'au 245<sup>e</sup> mille, mais de ce point au Portage du Rat, distance de 53 milles, presque toutes les excavations devront se faire dans le roc et à une grande profondeur sur 34 milles de ce parcours. Sur le reste de cette distance elles seront ordinaires.

2. De Portage du Rat (Kéwatin) à Livingston, la ligne était déjà localisée, de sorte que nous avons maintenant un tracé depuis Fort William, sur le lac Supérieur, jusqu'à ce point, distance de 681 milles, sur laquelle 226½ milles sont donnés à l'entreprise.

3. De Livingston à un point de la longitude d'Edmonton, distance de 516 milles, une ligne d'essai a été tirée. La ligne qui sera localisée ne déviara guère de celle-ci, attendu que le pays est très favorable à la construction d'une voie ferrée.

4. Depuis la longitude d'Edmonton jusqu'au sommet de la Passe de la Tête-Jaune, dans les Montagnes Rocheuses distance de 260 milles, une ligne continue a été explorée, dont la partie ouest, depuis Edmonton jusqu'au passage de la rivière McLeod, 140 milles, et la partie ouest depuis Jasper House, en remontant la rivière Athabaska, distance de 20 milles, ont été localisées.

De Fort William, sur le lac Supérieur, à la passe de la Tête-Jaune, la distance est de 1,456 milles, et de là à Bute Inlet, 546 milles, ce qui, par cette route, donne un parcours de 2,002 milles du lac Supérieur aux eaux du Pacifique.

5. On a exploré la région depuis un point sur la ligne en voie de construction, entre Fort William et le port Savanne sur le lac des Mille-Lacs, et à l'est, par le lac du Chien, jusqu'à la rivière Népigon.

D'après les renseignements obtenus, il est évident que l'on peut trouver une ligne praticable tout en évitant des travaux excessivement considérables. Depuis ce point et en longeant la rive de la baie de Népigon et du lac Supérieur jusqu'à la rivière du Pic, il a été fait un tracé constatant qu'une ligne est praticable, mais non sans de très-grands travaux.

6. Comme continuation du tracé précédent, on a exploré la région depuis la rivière du Pic, dans une direction est et en aussi droite ligne que possible jusqu'à un point sur la rivière des Français permettant d'y jeter un pont; mais entre les rivières aux Sables et Vermillon, environ 40 milles n'ont pu être explorés avant l'entrée de l'hiver.

Une grande partie de cette région est rocheuse, accidentée et couverte de nombreux lacs et savanes, mais de grandes étendues sont planes et paraissent avoir été le lit d'anciens lacs.

Les plans et niveaux de la partie explorée démontrent qu'une ligne est praticable, mais une autre exploration sera nécessaire pour en faire connaître exactement la nature et les travaux que sa construction exigera.

7. On est en voie de faire le tracé temporaire d'une ligne depuis la baie Cantin, sur la rivière des Français, à 20 milles environ de son embouchure, jusqu'au terminus oriental projeté. A cette heure, environ 70 milles sont terminés et le tout le sera dans quelques semaines. Une grande proportion, sinon toute cette ligne, fera partie de la voie principale.

## TRAVAUX DE CONSTRUCTION.

### LIGNE DU TÉLÉGRAPHE DU PACIFIQUE.

1. La ligne a été établie entre Selkirk (Rivière-Rouge) et un point de la longitude d'Edmonton. Elle fonctionne jusqu'à 20 milles du dernier point. Il reste encore beaucoup de défrichement à faire.

2. Une ligne auxiliaire est terminée et fonctionne entre Selkirk et Winnipeg, distance de 22 milles.

3. La ligne est établie et fonctionne depuis Selkirk, en gagnant l'Est, 50 milles sur la voie de chemin de fer, et 60 milles dans la direction ouest depuis Fort William.

4. Des matériaux de télégraphe ont été déposés sur différents points de la ligne de la section ouest, à partir d'Edmonton, devant se relier à la ligne de télégraphe dans la Colombie-Britannique.

#### NIVELLEMENTS ET PONTS.

1. Les travaux du contrat No. 13, de Fort William à la crique Sunshine, 32½ milles, sont presque terminés.

2. Les travaux du contrat No. 25, de la crique Sunshine à la rivière des Anglais, 80 milles, sont poursuivis activement.

3. Les travaux du contrat No. 14, de Selkirk et en gagnant l'est jusqu'au lac la Croix, 77 milles, sont terminés dans un peu plus de leur moitié.

#### POSAGE DE LISSES ET BALLASTAGE.

1. Entre Fort William et la rivière des Anglais, 113 milles, les travaux sont embrassés par le contrat No. 25, et depuis Fort William les rails ont été posés sur une longueur de 24 milles.

2. Le posage des rails et le ballastage entre Selkirk (R.-R.) et Kewatin (Portage du Rat) appartiennent au contrat No. 15. Ce travail n'est pas encore fait, mais une quantité de rails et d'accessoires a été transportée à St. Boniface, Selkirk et sur d'autres points de la Rivière-Rouge.

#### REMISE DE LA MACHINE.

1. Cette remise, à Fort William,—contrat No. 26, est terminée à peu près dans sa moitié.

#### HABITATIONS DES INGÉNIEURS.

1. Plusieurs de ces maisons sont terminées et d'autres sont en voie de construction. Elles sont situées aux endroits choisis comme stations et les ingénieurs les habiteront pendant la construction du chemin de fer. Elles serviront ensuite de bâtiment de station.

Un tableau de tous les travaux donnés à l'entreprise jusqu'au 31 décembre 1876, est annexé à ce rapport.

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

MARCUS SMITH,  
Faisant les fonctions d'ingénieur en chef.

F. BRAUN, écrivain, secrétaire,  
Département des Travaux Publics.



## CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

TABLEAU des contrats passés pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au 31 décembre 1876.

No. du contrat.	Nature des travaux entrepris.	Date du contrat.	Nom des entrepreneurs.	Prix.	Somme approximative des contrats.
				\$ cts.	\$ cts.
1	Construction de ligne de télégr. de Fort Garry à Livingstone.....	17 octobre.....	MM. Sifton, Glass et Cie.....	{ 492 00 par m. de forêt.. 189 00 par m. de prairie	{ 107,850 00
2	do de Livingstone à Edmonton.....	30 do.....	M. R. Fuller.....	{ 213 18 par mille..... 495 00	{ 117,250 00
3	do d'Edmonton à la Col.-Britannique.....	10 novembre.....	M. F. J. Barnard.....	{ 495 00	{ 272,250 00
4	do du Lac Supérieur à Fort Garry.....	1876. 9 février.....	MM. Oliver, Davidson et Cie.....	{ 590 00 par m. de forêt.. 435 00 par m. de prairie	{ 243,150 00
5	Embranchement de Pembina, nivellement.....	1874. 31 août.....	M. Joseph Whitehead.....	0 22 par verge cube.....	200,000 00
6	Fourniture de rails d'acier.....	23 décembre.....	MM. Guest et Cie.....	{ 54 00 p. tonne, livrée 55 24 à Montréal.....	{ 546,200 00
7	do.....	1875. 9 février.....	Cie. d'Ebbw Vale.....	52 53 do.....	267,650 00
8	do.....	14 janvier.....	Cie. de Mersey.....	54 26 do.....	1,085,200 00
9	do.....	6 avril.....	Cie. de West Cumberland.....	53 53 do.....	267,650 00
10	do.....	6 do.....	do.....	48 67 L. A. B. port ang.	243,350 00
11	do.....	9 février.....	Naylor, Benson et Cie.....	51 10 L. A. B. Liverpool	255,500 00
12	Construction de l'embranchement de la baie Georgienne.....	27 do.....	Hon. A. B. Foster.....	Annulé.....	.....
13	De Fort William à Shebaudowan, nivellements et ponts, 45 milles. Convention subséquente à l'effet de terminer à la Crique Sunshine, 32½ milles.....	3 avril..... 3 do.....	MM. Sifton, Ward et Cie..... MM. Sifton, Ward et Cie.....	Prix de la cédule..... do.....	300,000 00 402,950 00
14	De la Rivière-Rouge au lac la Croix, nivellements et ponts.....	.....	Contrat non adjugé.....	.....	.....
15	De la Rivière-Rouge au Portage du Rat, nivellements et ponts.....	.....	.....	.....	.....
16	Prolongement du chemin de fer Canada Central du village Douglas au terminus oriental.....	1874 Ordre en conseil, 4 nov.....	Cie. du Canada Central.....	.....	1,440,000 00
17	Transport de rails d'acier à l'île Vancouver.....	1876 8 avril.....	Anderson, Anderson et Cie.....	9 73 par tonne.....	48,686 67

18	do do Manitoba.....	22 mai.....	Cie. de transp. de la Riv. Rouge	15 00	" C. des E.-U.	1,600 00	
19	Maison des ingénieurs, District P. A. ....	3 juin .....	Moise Chevréte .....			31,300 00	
20	Transport de rails d'acier à Manitoba.....	29 juillet.....	Cie. dite Merchants' Lake River S. S. ....	6 20 par tonne.....			
21	do do Lachine.....	9 août .....	Patrick Keuny.....	80 "			
22	do do Kingston .....	22 sept.....	Holcomb et Stewart.....	1 30 "		14,560 00	
23	Traverses—56,000 .....	4 octobre.....	Sifton, Ward et Cie.....	26 chaque.....		3,000 00	
24	Maison des ingénieurs, District P. A. ....	6 sept.....	Oliver, Davidson et Cie.....				
25	De la Crique Sunshine à la riv. des Anglais—nivellem. et ponts... } De Fort William à la riv. des Anglais—posage de rails et ballastage }	1876 7 juin.....	Purcell et Ryan .....	Prix spécifiés.....		1,037,000 00	
26	Remise de locomotives, Fort William.....	17 juillet.....	James Isbeester.....	Somme brute .....		30,999 00	
27	Transport de rails d'acier— De Montréal à Duluth ou Fort William.....	16 mai.....	Cie. dite Merchants Lake River Steamship.....	4 50 per tonne.....			
	Lachine do .....	do .....	do do .....	4 50 "			
	Kingston à Fort William.....	do .....	do do .....	2 75 "			
	do do Duluth .....	do .....	do do .....	3 25 "			
28	Transport de matériel roulant, etc.—St. Paul ou Duluth à Manitoba, vis:— Cousinets—éclisses, boulons, sigilles, etc .....	do .....	Cie. de transp. de la Riv. Rouge	75 par 100 lbs.	} Tous du cours des E.-U.		
	Chaque locomotive avec son tender de St. Paul ou Duluth à Moorehead .....		do do .....	35 par mille...			
	Chaque locomotive avec son tender de Moorehead à Manitoba .....		do do .....	1 00 par 100 lbs.			
	Chaque wagon à voyageurs ou aux bagages, de St. Paul ou Duluth à Moorehead.....		do do .....	15 par mille...			
	Chaque wagon à voyageurs ou aux bagages, de Moorehead à Manitoba.....		do do .....	75 par 100 lbs.			
	Chaque wagon fermé, de St. Paul ou Duluth à Moorehead.....		do do .....	10 par mille...			
	Chaque wagon plate-forme do .....		do do .....	08 "			
	Chaque wagon plate-forme ou fermé, de Moorehead à Manitoba.		do do .....	75 par 100 lbs.			
	Boulons de ch. de fer, 160 tonnes, livrées au Fort William.....		Cooper, Fairman et Cie.....	57 00 par tonne.....			8,550 00
29		1875 5 mars.....	do do .....	101 00 "			16,160 00
30	Boulons, 160 tonnes, livrées à Montréal ou Toronto.....	do .....	do do .....	94 90 "			
31	Boulons, 5,000 tonnes de rails livrées à l'île Vancouver .....	do .....					

\* Subvention du gouvernement \$12,000 par mille pour 120 milles, selon l'arrêté du Conseil, 4 novembre 1874.

## ANNEXE No. 28.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

MONTRÉAL, 28 décembre 1876.

CONDITION CE CHEMIN LE 1ER JANVIER 1877.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de faire rapport au sujet du chemin de fer Intercolonial.

Je transmets (Annexe A.) le bilan de la dépense jusqu'au 30 juin 1876.

Aussi (Annexe B.) le bilan de la dépense jusqu'au 30 novembre 1876.

Aussi (Annexe C.) un état détaillé de la dépense totale jusqu'au 30 novembre 1876.

Aussi (Annexe D.) un état de tous les déboursés pour les années fiscales 1872-73, 1873-74, 1874-75, 1875-76, et jusqu'au 30 novembre 1876.

D'après ces états, on peut voir que les déboursés ont été comme suit à chaque date indiquée :

Au 30 juin 1873.....	\$14,520,073 89
“ “ 1874.....	17,937,735 76
“ “ 1875.....	20,593,914 96
“ “ 1876.....	21,682,188 14
“ nov. “ .....	22,112,083 29

La ligne entre Truro et Amherst, 76 milles, a été ouverte le 9 novembre 1872.

De la Rivière-du-Loup à Ste. Flavie, 84 milles, le 2 novembre 1874.

De Moncton à Campbellton, 165 milles, le 8 novembre 1875.

Et de Campbellton à Ste. Flavie, 105 milles, la ligne a été ouverte au trafic du fret le 12 juin 1876, et des trains exprès de voyageurs y ont circulé le 2 juillet 1876, date où toute la ligne était ouverte à la circulation.

Par cette section s'est trouvée terminée une voie ferrée continue (de 4 pds. 8½ pouces de largeur) entre les limites occidentales du Canada, sur le lac Huron et la rivière Détroit, et Halifax et St. Jean sur l'Atlantique.

Tout le ballastage n'était pas fait lorsque la ligne fut ouverte sur tout son parcours, mais l'on y a travaillé vigoureusement jusqu'à ce qu'il fut achevé, c'est-à-dire à la fin de novembre.

Pour l'exécution de ces travaux on a employé trois excavateurs à vapeur, 25 locomotives et plus de 500 wagons plateformes.

Ce travail étant terminé sur presque toute la ligne, cette dernière peut maintenant être exploitée avec économie.

On a fait de grandes dépenses pour les abris à neige et le clôturage.

Environ 10 milles d'abris à neige et 25 de clôture ont été construits entre la Rivière-du-Loup et Moncton. On compte que ces améliorations faciliteront beaucoup la circulation des trains, mais il est plus que probable que l'expérience de cet hiver démontrera qu'elles sont encore insuffisantes.

On s'est aussi procuré un nombre de herbes à neige et de grattoirs de la meilleure espèce. De fait, toutes les précautions justifiées ont été prises pour que les trains soient le moins possible retardés par les tempêtes de neige.

La tranchée dans l'argile, aux Trois-Pistoles, s'est éboulée sur un grand espace le printemps dernier, et pour prévenir toute obstruction on a dû faire enlever environ 25,000 verges d'argile bleue. On sera ainsi au moins plusieurs années sans que cette tranchée nécessite de nouveaux travaux.

Lors de l'ouverture de la ligne, le trafic s'est trouvé être beaucoup plus considérable qu'on ne le prévoyait, et la nécessité s'est présentée d'établir de nouvelles voies d'évitement aux stations de la Rivière du Loup, Ste. Flavie, Campbellton, Miramichi et Moncton.

Ces voies donnent aujourd'hui de satisfaisants résultats.

Pour la même raison de nouveaux bâtiments deviennent nécessaires sur plusieurs points. Il fallut aussi augmenter le service d'eau, et construire des abris et plateformes pour faciliter le déchargement et le remisage de la houille ; en un mot, faire tout ce qu'exigeait un trafic croissant avec rapidité.

Des buffets ont été installés aux Trois-Pistoles, à Campbellton et Moncton.

Un petit atelier a été établi à la Rivière-du-Loup pour y réparer les locomotives, et un autre à Campbellton, mais plus considérables pour la réparation des wagons.

Le trafic du poisson frais est devenu considérable, et pour lui donner les facilités voulues, des wagons avec réfrigérants ont été construits à Moncton. Ils sont munis de plateformes Willer et de freins à air, ce qui permet de les attacher aux trains de voyageurs.

Le trafic s'en trouve très-bien.

Sur plusieurs points de la ligne, des particuliers ont construit des bâtiments pour la congélation du poisson en été, ce qui annonce que ce commerce va prendre un grand développement.

L'accroissement du trafic exige que l'on augmente le nombre des wagons fermés et l'on en a en conséquence commandé 400 aux ateliers de Moncton. Cela va permettre d'utiliser tout le matériel roulant mis de côté lorsqu'on a changé la largeur de la voie.

Tous les wagons sont maintenant toujours employés. Après avoir demandé des soumissions à tous les ateliers du pays, 300 wagons ont été donnés à l'entreprise à un prix modéré.

Si, comme il y en a apparence le trafic continue à augmenter, il faudra bientôt augmenter le nombre des locomotives et wagons de voyageurs.

L'arrangement pour le transport des malles à prendre ou à porter à bord des steamers transatlantiques dans la rade de Rimouski a été inauguré de bonne heure en juin 1876 et continué jusqu'à la fin d'octobre. Il est très-avantageux aux provinces inférieures et à celle de l'ouest en ce qu'il facilite l'expédition de leurs matières postales.

Depuis le commencement de ce mois les malles venant à destination de l'Europe ont été débarquées ou mises à bord des steamers à Halifax.

Jusqu'ici ce service est fait de manière à satisfaire.

Une fois débarquées du steamer, les malles sont expédiées d'Halifax à la Rivière-du-Loup, distance de 561 milles, par un train spécial. Ce trafic se fait en moins de 17 heures, c'est-à-dire avec une vitesse moyenne de 32 milles à l'heure.

Rendu à la Rivière-du-Loup, le train est confié à la compagnie du Grand-Tronc. Par cet arrangement, la livraison des malles est beaucoup plus expéditive qu'auparavant.

Actuellement, tous les travaux de construction de l'Intercolonial sont terminés. Sous tous les rapports il est une voie ferrée de première classe et dont l'exploitation peut se faire avec économie.

C'est le dernier rapport où il sera nécessaire de parler de sa construction.

Toute la ligne a été transférée au département de l'exploitation le 1er juillet 1876, et les prochains rapports embrasseront tout le système de voies ferrées de la Rivière-du-Loup à Halifax et St. Jean, et dont la longueur totale est de 714 milles.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. J. BRYDGES,

*Sur. Gén. des ch. de fer de l'Etat.*

F. BRAUN, Ecr.,  
Secrétaire, Ottawa.

ANNEXE A.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DT.

BILAN le 30 juin 1876. D'après le Grand Livre.

Av.

	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Bâtimens.....					679,685 88			
Travaux d'ingénieurs et tracé.....					1,273,913 91			
Frais judiciaires, arpentage et évaluation de terreins.....					72,933 22			
Gestion.....					151,680 01			
Impressions, annonces et papeterie.....					27,134 54			
Droit d'expropriation.....					269,330 01			
Matériel roulant.....					1,564,252 82			
Constructions et voie permanente.....	15,541,606 95							
Credit pour les sections de 1 à 7, inclusivement.	193,342 94							
Contrat No. 3, F. X. Berlinguet et Cie.....		97,112 97						
do 6, do.....		63,104 60						
do 9, J. B. Bertrand et Cie.....		25,091 89						
do 16, do.....		95,090 32						
do 12, Sumner et Somers.....		105,141 95						
do 13, W. E. Macdonald et Cie.....		113,925 65						
do 15, King et Gough.....		24,255 21						
do 17, S. Parker Tuck.....		11,344 59						
do 22, C. Cummings et Cie.....		168,143 71						
do 23, Sutherland, Grant et Cie.....		95,135 34						
			798,346 23					
			16,533,296 12					
Thos. Boggs et Cie. Avance.....		17,710 84						
R. H. McGreevy do.....		55,996 49						
			73,707 33					
			16,607,003 45					
			944,923 01					
Chemin de fer de prolongement Est.....					17,551,926 46			
								21,626,698 31

Ligne de télégraphie.....	16,830 00		
Aviso-poste, Rimouski.....	16,804 00		
H. D. Finlay, payeur.....			
Balance disponible pour le paiement des terrains pris pour stations, service d'eau et sablières au Nouveau-Brunswick.....	2,207 45	35,841 45	
		21,628,598 31	21,626,598 31

THOS. C. DUPLESSIS,  
*Comptable.*

BUREAU DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,  
OTTAWA, 30 juin 1876.

ANNEXE B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dr.

BILAN le 30 novembre 1876. D'après le Grand Livre.

Av.

	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Bâtimens					746,563	76
Travaux d'ingénieurs et tracé					1,279,780	02
Frais judiciaires, arpent. et évaluat. de terrains					74,341	54
Gestion					156,489	17
Impressions, annonces et papeterie					27,161	69
Droit d'expropriation					272,420	30
Matériel roulant					1,575,656	84
					4,132,413	32
Constructions et voie permanente	15,890,373	32				
Credit pour les sections de 1 à 7, inclusivement	193,342	94			16,083,716	27
Contrat No. 3, F. X. Berlinguet et Cie.	97,112	97				
do 6, do	63,104	60				
do 9, J. B. Bertrand et Cie.	25,091	89				
do 15, do	95,090	32				
do 12, Summer et Somers	105,141	95				
do 13, W. E. Macdonald et Cie.	113,925	65				
do 16, King et Gough	24,299	36				
do 17, S. Parker Tuck	17,364	79				
do 22, C. Cummings et Cie.	168,143	71				
do 23, Sutherland, Grant et Cie.	95,135	34			804,410	58
					16,888,126	84
Thos. Boggs et Cie., avance	17,710	84				
R. H. McGreevy	58,164	98			75,875	82
					16,964,002	68
Chemin de fer de prolongement Est					944,923	01
					17,908,925	67
Ligne de télégraphe						
					16,830	00

Le gouvernement fédéral.....  
 Duncan Macdonald, pourcentage  
 retenu sur le contrat du posage  
 de rails et du ballastage.....

\$ cts.  
 22,112,083 29  
 2,322 17

Aviso-poste, Rimouski .....	91 43	19,169 72
Banque de Montréal, dépenses contingentes .....	1,040 50	
Bureau de Montréal .....		1,131 93
H. D. Finlay, balance en mains dont il doit être rendu compte en décembre prochain .....	2,589 71	
Robert F. Tims, comptable, balance en mains dont il doit être rendu compte en déc. proch. ....	33,545 11	36,134 82
		22,114,605 46

THOS. C. DUPLESSIS,  
*Comptable.*

BUREAU DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,  
Ottawa, 30 novembre 1876.



## ANNEXE C.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT indiquant les dépenses totales pour chaque service spécial, jusqu'au 30 novembre 1876.

Service.	Montant.	Total.	Grand total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<b>Edifices :—</b>			
Station Amherst.....	13,436 14		
Hangars à chars.....	10,125 66		
Maisons des mécaniciens.....	32,212 65		
do des machines.....	162,771 31		
do de fret.....	10,766 39		
do station de signaux.....	1,300 00		
Edifices de la station de Moncton.....	173,831 52		
Station de la jonction de Painsec.....	2,049 30		
Buffets et salles de voyageurs.....	45,018 55		
Maisons de station.....	165,434 78		
Réservoirs et dépôts de combustible.....	114,008 70		
Tréteaux pour le charbon.....	7,001 14		
Dépenses des édifices.....	8,607 62		
		746,563 76	
<b>Travaux du génie.....</b>		1,279,780 02	
Frais judiciaires, arpentage et évaluat. de terrains.....		74,341 54	
Administration.....		156,489 17	
Impressions, annonces et papeterie.....		27,181 69	
Droit de parcours.....		272,420 30	
<b>Matériel roulant :—</b>			
Locomotives.....	653,478 75		
Chars à voyageurs, 1ère classe.....	88,937 92		
do 2me classe.....	27,021 05		
Chars-poste et à bagage.....	34,334 82		
Wagons à fret.....	189,225 70		
Wagons pour les animaux.....	15,130 32		
do à plateforme.....	448,793 86		
do à charbon.....	74,000 00		
do réfrigérants.....	8,644 90		
Voitures à bagages.....	11,460 70		
Chasse-neige.....	18,760 36		
Dépenses.....	5,868 46		
		1,575,656 84	
<b>Travaux et voie permanente :—</b>			4,132,413 32
Entreprises, terrassements, clôture, égoutage, évitements et déviations, etc.....	10,158,727 29		
Appropriat. pour les sections 1 à 7 inclusivem't.	193,342 94		
		10,352,070 23	
Embranchements.....	59,325 93		
Hangars à neige et clôtures.....	184,093 12		
		243,419 05	
Contrat No. 3, F. X. Berlinguet et Cie.....	97,112 97		
Do 6, do.....	63,104 60		
Do 9, J. B. Bertrand et Cie.....	25,091 89		
Do 15, do.....	95,090 32		
Do 12, Sumner et Somers.....	105,141 95		
Do 13, W. E. Macdonald et Cie.....	113,925 65		
Do 16, King et Gough.....	24,299 36		
Do 17, S. Parker Tuck.....	17,364 79		
<b>A reporter.....</b>	541,131 53	10,595,489 28	4,132,413 32

ANNEXE C—*Suite.*

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.—Etat indiquant les dépenses totales pour chaque service spécial, jusqu'au 30 novembre 1876.—*Fin.*

Service.	Montant.	Total.	Grand total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i> .....	541,131 53	10,595,489 28	4,132,413 32
C. Cummings, contrat No. 22.....	168,143 71		
Sutherland, Grant et Cie., contrat No. 23.....	95,135 34		
		804,410 58	
		11,399,899 86	
Avances aux entrepreneurs d'après le bilan.....		75,875 82	
		11,475,775 68	
Ponts en fer .....	780,722 47		
Rails et coussinets.....	2,905,728 81		
Traverses.....	303,883 08		
Pose des lisses et ballastage .....	1,437,892 02		
		5,488,226 98	
		16,964,002 66	
Chemin de fer de prolongement Est.....		944,923 01	17,908,925 67
Ligne télégraphique.....		16,830 00	
Aviso-poste, Rimouski.....		19,169 72	35,999 72
Banque de Montréal, compte des dép. contingentes..		91 43	
Bureau à Montréal.....		1,040 50	1,131 93
H. D. Finlay, payeur, balance en mains.....	{ Dont il doit être rendu compte en déc. prochain }	2,589 71	
Robert F. Tims, comptable do .....		33,545 11	36,134 82
Moins—montant à l'avoir d'après le bilan de Duncan MacDonal, commission retenue dans le contrat de la pose des lisses et le balastage.....			22,114,605 46
			2,522 17
			22,112,083 29

THOS. C. DUPLESSIS,  
*Comptable.*

BUREAU DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,  
OTTAWA, 30 novembre 1876.

ANNEXE D.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TABLEAU COMPARATIF indiquant les dépenses totales pour la construction du chemin de fer Intercolonial aux 30 juin 1873, 30 juin 1874, 30 juin 1875, 30 juin 1876, et au 30 novembre 1876.

	Total, 30 juin 1873.	Total, 30 juin 1874.	Total, 30 juin 1875.	Total, 30 juin 1876.	Total, 30 nov. 1876.
	\$	\$	\$	\$	\$
	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.
Edifices.....	372,837 04	493,395 03	557,709 78	679,585 88	746,563 76
Travaux de génie et exploration.....	1,074,337 11	1,207,458 94	1,258,910 54	1,273,913 92	1,279,780 02
Dépenses légales, arpentage et évaluation de terrains.....	60,421 21	62,979 34	66,153 40	73,933 22	74,341 54
Administration.....	96,249 54	116,731 64	133,847 84	151,680 01	156,489 17
Impressions, annonces et papeterie.....	24,473 12	26,231 66	26,769 93	27,134 54	27,161 69
Droit de parcours.....	199,724 39	234,577 12	245,156 74	269,330 01	272,420 30
Matériel roulant.....	785,278 51	1,123,183 48	1,425,287 92	1,564,252 82	1,576,656 84
Travaux et voie permanente.....	11,968,549 13	14,641,259 00	16,872,588 81	17,551,926 46	17,908,925 67
Bois de corde.....	8,654 00	8,654 00	.....	.....	.....
Ligne télégraphique.....	6,480 00	16,830 00	16,830 00	16,830 00	16,830 00
Arrangements temporaires d'exploitation.....	2,666 96	4,361 70	.....	.....	.....
Receveur-Général (dépôt spécial).....	300 00	300 00	300 00	.....	.....
Aviso-poste, Rimouski.....	.....	.....	.....	16,804 00	19,169 72
Comptes ouverts (d'après le bilan).....	.....	.....	.....	.....	1,131 93
Balances des payeurs do.....	20,042 85	2,770 86	.....	2,207 45	36,134 82
Moins—Avoir d'après le bilan.....	14,520,073 89	17,937,735 76	20,003,544 96	21,626,598 31	22,114,605 46
			9,630 00	44,410 17	2,522 17
	14,520,073 89	17,937,735 76	20,593,914 96	21,582,188 14	22,112,083 29

THOMAS C. DUPLESSIS,  
Comptable.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,  
OTTAWA, 30 novembre 1876.

## ANNEXE No. 29.

## CANAL DE FORT FRANCES.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,  
OTTAWA, 26 décembre 1876.

**MONSIEUR,**—Le rapport suivant sur le canal de Fort Frances a été différé jusqu'ici afin de donner au ministère les renseignements les plus récents sur la condition des travaux.

Conformément à votre lettre (No. 36,287) du 3 août dernier, je suis allé à Fort Frances, où je suis resté environ quinze jours, c'est-à-dire jusqu'au 2 septembre, et pendant ce temps j'ai fait le tracé des travaux à faire en suivant le nouveau plan par vous mentionné, mais en y apportant quelques modifications jugées nécessaires. J'ai ensuite dressé les devis et donné des instructions par écrit à M. H. Thompson, qui remplaçait alors M. H. Sutherland, le surintendant. Ce dernier était occupé à d'autres travaux dans le territoire du Nord-Ouest.

## LE PLAN ORIGINAL.

Le plan d'après lequel les travaux furent spécifiés en 1875, sous la direction de M. J. Hazlewood, l'un des ingénieurs de district du chemin de fer canadien du Pacifique, embrassait la construction de deux écluses accolées, chacune de 200 pieds de longueur et de 40 de large, et d'une ascension de  $23\frac{1}{2}$  pieds. La tranchée dans le roc devait être revêtue en bois.

D'après le nouveau plan il n'y a qu'une écluse.

## MARQUES DES HAUTES ET BASSES EAUX.

Le plan dressé conformément au nouveau projet est basé sur la marque des hautes et basses eaux indiquée sur le profil qui accompagne le rapport No. 51,934 du 5 juillet 1875, par M. H. F. Mortimer, l'ingénieur qui a fait la première spécification des travaux.

En 1875, M. Hazlewood a remarqué qu'à l'entrée supérieure du canal projeté l'étiage était de 14 pouces de moins, et l'entrée inférieure, de 21 pouces de moins que ne l'indiquait le plan.

Pour la direction de la personne chargée des travaux j'ai annexé au devis une liste des marques des hautes et basses eaux observées jusqu'au dernier jour de septembre.

Comme il importe de connaître les changements du niveau de l'eau pour la période la plus longue possible de la saison de navigation, j'ai donné instruction à M. Thompson de tenir à l'avenir un registre, afin de voir si les élévations que je propose pour l'écluse, les levées, les caissons et le lit du canal projeté devront ou non être modifiées.

## LE CANAL DE FORT FRANCES.

Ce canal, dont la construction se fait à la journée, est situé à l'un des postes de la compagnie de la Baie d'Hudson et à 237 milles au nord-ouest de la Baie du Tonnerre, lac Supérieur, et à 215 milles au sud-est de Winnipeg (Fort Garry) par la route Dawson.

Il est localisé sur une pointe de la rive canadienne, près de la décharge du lac la Pluie, vis-à-vis les Grandes Chutes de la rivière la Pluie, qui fait partie de la limite entre le Canada, sur le côté nord, et l'état du Minnesota, sur le côté sud.

En cette localité, la couche supérieure est formée d'argile rougeâtre, et la couche sous-jacente d'un granit gris renfermant beaucoup de hornblende.

Le but de ce canal est de rendre continue la navigation depuis les chutes de la Chaudière à la tête du lac la Pluie, et en descendant jusqu'à l'angle nord-ouest du lac des Bois, distance de 164 milles. Pendant les basses eaux, les navires d'un tirant de 7 pieds pourront franchir cette distance et faciliter le transport des émigrants au Nord-Ouest, ainsi que les travailleurs et les provisions dont on aura besoin pour construire une partie du chemin de fer canadien du Pacifique.

## LE CANAL.

Ce canal aura environ 800 pieds de longueur et  $36\frac{1}{2}$  de largeur dans ses parties les plus étroites.

A l'entrée supérieure et sur le côté nord un quai sera établi sur une largeur de 174 pieds, et sur le côté ouest seront placés des piliers pour protéger les navires contre le courant qui, sans cette précaution, pourrait les faire dériver vers les chutes. L'extrémité extérieure des piliers et le quai vis-à-vis mesureront environ 66 pieds depuis le centre du canal.

L'entrée inférieure aura au moins 60 pieds de large entre les piliers extérieurs et les constructions en maçonnerie.

Sur tout son parcours la profondeur du canal sera d'au moins huit pieds pendant la saison des plus basses eaux.

## L'ÉCLUSE.

L'écluse aura 200 pieds de longueur entre les poteaux tourillons et 36 de largeur. Sur le plancher inférieur la profondeur sera de 7 pieds dans la saison des basses eaux, et le busc de l'écluse sera de  $19\frac{4}{10}$  pieds au-dessous du niveau du lac la Pluie pendant les basses eaux.

D'après les calculs faits jusqu'à la fin de septembre, l'ascension varie de  $22\frac{1}{2}$  pieds pendant les hautes eaux à 24 pendant les basses eaux.

Des pièces de bois, qui pourront ensuite au besoin recevoir un revêtement en madriers, seront boulonnées aux parois du roc du sas, lequel devra être élevé au niveau voulu au moyen de caissons. On ne fera rien en maçonnerie excepté dans le cas de nécessité absolue.

## EXCAVATIONS.

Les excavations du canal et du sas de l'écluse exigeront le déplacement probable de 28,000 verges cubes, dont un tiers d'argile et les deux autres de roc très dur, qui nécessitera l'aiguillage des outils une ou deux fois pour chaque pied de forage.

## PROGRÈS DE LA CONSTRUCTION.

Nommé surintendant des travaux au printemps de 1875, M. Sutherland était rendu à Fort Frances le 14 juin avec une escouade de 46 hommes et 4 chevaux, et une partie des provisions.

Jusqu'à l'achèvement du tracé par M. Mortimer, le 2<sup>o</sup> du même mois, il employa ses hommes à abattre et à préparer le bois pour les batardeaux, piliers, bâtiments, chalans, etc., et à la construction d'une habitation, d'un magasin et d'un bureau sur la réserve du gouvernement.

Plusieurs bâtiments, c'est-à-dire une forge, une remise de machine, des écuries, une maison de bains, une boulangerie, etc., furent ensuite construits, et l'on se procura aussi l'outillage, 5 chevaux, 2 chalans et des provisions.

Vers la fin de juin, le nombre des travailleurs fut aussi porté à 65; en juillet et août à 100, et à environ 90 jusqu'au 8 décembre, date où tous, à l'exception du payeur, du teneur de livres et d'un homme, furent congédiés ou emmenés avec M. Mortimer pour une des explorations du chemin de fer canadien du Pacifique.

Cette année, l'outillage a été augmenté, et les travaux ont été repris dans la dernière partie de juin avec un personnel de 35 hommes, qui fut porté à 80 en juillet et août. En octobre, ce nombre fut réduit à 56, parce qu'on le considérait suffisant pour jusqu'à l'ouverture de la navigation.

#### TRAVAUX EXÉCUTÉS.

A part de la construction des bâtiments pour lesquels il a fallu abattre et préparer le bois, on a aussi abattu, préparé et apporté sur les lieux les bois de pin rouge et blanc nécessaires. Comme on ne peut trouver ici des chênes et pins de la dimension voulue pour l'écluse, il faudra se les procurer à une plus grande distance du Fort que les autres; il faudra acheter le chêne, ou l'orme à son défaut, à la baie du Tonnerre ou à la Rivière-Rouge, distance de plus de 200 milles.

Un batardeau en caissons, remblayé à l'extérieur avec de l'argile, a été construit à l'entrée supérieure de manière à ce qu'un de ses côtés puisse faire partie de la levée du canal près des chutes.

Le caisson du batardeau de l'entrée supérieure était commencé et en partie calé en août dernier.

Presque toute l'excavation dans la terre est terminée et le déblai a été utilisé pour les digues et les quais projetés. Elle a été commencée le 2 juillet 1875.

Près d'un cinquième de la tranchée dans le roc sera terminé vers la fin de l'année. Le déblai est transporté à l'aide de wagons roulant sur les lisses posées à terre près de l'extrémité inférieure et sur le côté est du canal. L'excavation dans le roc a été commencée le 20 août 1875.

Avec l'outillage employé, et surtout avec les perforateurs à vapeur et la batterie électrique mis en opération l'été dernier, il est probable que presque tous les travaux seront terminés dans le cours de deux ans s'il peuvent être continués avec facilité pendant l'hiver.

#### EMPLACEMENT DU MOULIN DE S. H. FOWLER.

Avant que le canal soit achevé il serait à propos que le gouvernement traita de l'achat de cet emplacement avec son propriétaire, et que, pour les raisons ci-dessous énoncées, le chenal de la rivière et des lacs, qui doivent être mis en communication en amont et en aval du Fort, fut amélioré.

Cet emplacement est situé sur le côté est de la rivière la Pluie, entre le canal de Fort Frances et les Grandes Chutes.

Il est maintenant occupé par une scierie, une habitation et un chantier.

Il paraîtrait qu'à venir jusqu'à 1873, M. Fowler n'avait droit à cet emplacement que comme squatter, mais que depuis il en a renouvelé le bail pour 21 ans.

On pourra probablement connaître les conditions de ce bail au ministère de l'Intérieur.

Si le gouvernement ne peut reprendre possession de cette propriété par voie d'achat ou autrement, il faudra jeter un pont sur l'écluse ou établir un bac pour le service du moulin.

## DÉPENSE.

D'après les livres du département, les dépenses faites pour le canal de Fort Frances se décomposent comme suit :

Pendant l'année fiscale 1874-75 .....	\$7,411 91
“ “ “ 1875-76.....	67,142 35
Du 1er juillet au 20 décembre 1876.....	34,119 98
	108,674 24

Ces sommes sont

Pour provisions fournies pour l'exploration du Pacifique, selon compte-rendu par le surintendant en novembre 1876 .....	8,405 29
Pour du bétail.....	1,296 55
Et pour l'outillage.....	10,897 61

Et aussi pour les provisions nécessaires pour les 6 ou 7 prochains mois.

## SOINS MÉDICAUX.

Comme il n'y a pas de médecins à Fort Frances, bien que cette localité compte 150 colons, et vu que, dans le cas d'accident ou de maladie parmi les officiers et travailleurs il aurait fallu 15 jours pour en faire venir un de la Baie du Tonnerre ou de Fort Garry, c'est-à-dire de distances de 237 et 215 milles, le Dr. J. Robinson a été nommé pour exercer au besoin comme médecin et chirurgien auprès des employés ci-dessus. Il était rendu à Fort Frances le 17 août 1875, et depuis ce temps ses services ont été très utiles, tant pour le personnel du canal que pour une partie des explorateurs de la ligne du chemin de fer du Pacifique.

## AMÉLIORATION DE LA RIVIÈRE LA PLUIE.

Le résultat que l'on a en vue ne serait pas atteint complètement si la rivière la Pluie n'était pas améliorée de manière à assurer une profondeur d'eau suffisante et à permettre aux navires de remonter le courant de ses rapides.

Les principaux obstacles à la navigation paraissent être :

1. L'insuffisance de profondeur dans le chenal, surtout dans les rapides, 1½ mille en amont de Fort Frances et sur divers points en aval de ce fort.
2. La rapidité du courant à la tête du canal projeté, la force du rapide Manitou, —36 milles,—et de celui du Long Sault—42 milles en aval du fort.
3. Les sinuosités du chenal et les battures du Long-Sault.

Pendant le peu de temps laissé à ma disposition, j'ai recueilli les meilleurs renseignements que j'ai pu obtenir, et, en compagnie de M. Thompson, j'ai fait à la hâte l'examen des rapides Manitou et du Long-Sault. Nous avons descendu la rivière dans une petite embarcation remorquée par un des vapeurs du gouvernement, lequel tirait environ 3 pieds d'eau et était de la force de six chevaux. Nous avons ainsi parcouru une distance de 42 milles avec une vitesse de 7 milles à l'heure, c'est-à-dire que nous sommes allés jusqu'à la tête du Long-Sault, car il n'aurait pas été prudent de nous aventurer plus loin avec le vapeur. À notre retour, et bien que le bâtiment marchât à toute vapeur, nous eûmes beaucoup de peine à rebaler le courant à la tête du Manitou. Nous avons pris six heures pour aller et douze pour revenir.

Au dire du capitaine du vapeur du lac la Pluie, la profondeur du lac et de la

rivière, dans la saison des basses eaux, n'est pas de plus de  $4\frac{1}{2}$  pieds sur une distance de 44 milles en amont du fort.

Entre le Fort et le pied du Long-Sault, distance d'à-peu-près 45 milles, la profondeur, pendant les basses eaux, est d'environ 7 pieds sur les premiers 12 milles, de 6 sur les six milles suivants, de  $5\frac{1}{2}$  sur dix autres milles, et de 5 sur le reste de cette distance. Nous tenons ces renseignements du capitaine d'un petit remorqueur qui navigue dans cette partie de la rivière.

A la tête du rapide Manitou il ne paraît pas que la profondeur fasse défaut, mais il y a une déclivité de quelques pieds sur un court espace dont le courant est d'environ cinq milles à l'heure et qu'un faible vapeur ne peut remonter sans mettre un câble à terre pour se halier à l'aide du cabestan ou autrement.

A la tête du Long-Sault le courant est aussi trop rapide pour qu'un vapeur ordinaire puisse le remonter.

Sur les rapides du Long-Sault, qui occupent une distance de deux milles et plus, j'ai fait le sondage des parties les plus désavantageuses jusqu'à un quart de mille du quai du steamer du lac des Bois, et j'ai trouvé une profondeur de huit pieds sur deux des battures, profondeur qui se résumerait à  $3\frac{1}{2}$  pieds dans les plus basses eaux remarquées jusqu'ici, car à cette époque le niveau de la rivière était de  $4\frac{1}{2}$  pieds plus élevé qu'en octobre 1875.

#### COMMENT OPÉRER L'AMÉLIORATION.

Autant que j'en puis juger à cette heure, le plan qui réussirait le mieux à relier la navigation des lacs la Pluie et des Bois—à part du canal en voie de construction—consisterait :

- 1o. Dans l'élevation du niveau du lac la Pluie au moyen d'une digue ou jetée barrant ou contractant le chenal à la tête des chutes la Pluie.
- 2o. Dans la construction d'une écluse et digue au pied du Long-Sault, de manière à élever l'eau jusqu'au delà du Manitou et jusqu'à l'entrée inférieure du canal.
- 3o. A enlever à la saison des basses eaux, et avant d'élever le niveau de l'eau, les cailloux qui obstruent le chenal.

Toutefois, nul plan ou estimation définitive ne peut être soumise sans faire les relevés et sondages nécessaires sur tout le parcours de cette ligne de navigation projetée.

Une jetée devrait aussi être construite à la tête du Manitou et une autre à la tête du Long-Sault, afin que les navires qui remontent le courant puissent facilement se halier.

Sur différentes parties de la rivière, et surtout dans les rapides du Long-Sault, le chenal devrait être redressé, élargi et approfondi par l'enlèvement des cailloux qui l'obstruent, et des bouées devraient être placées sur les points tortueux de ce chenal.

#### INSTRUCTIONS CONCERNANT L'EXAMEN DE LA RIVIÈRE LA PLUIE.

Comme il importe de connaître la nature et l'étendue des principaux obstacles à surmonter, et ce que coûteront ces travaux avant que le canal ne soit terminé, le premier de septembre dernier je chargeais M. Thompson d'examiner les parties les plus difficiles du chenal pendant les plus basses eaux,—c'est généralement en février, avril, ou novembre qu'elles atteignent le niveau le plus bas—et d'en faire un rapport au département, accompagné d'une évaluation du coût probable des améliorations les plus urgentes.

#### OUVERTURE ET CLÔTURE DE LA NAVIGATION.

L'ouverture et la clôture de la navigation entre le Sault-Ste-Marie et l'angle nord-ouest du lac des Bois sont des sujets qui se rattachent à l'amélioration de la navigation



des lacs qui se trouvent sur la route Dawson entre le lac Supérieur et Fort Garry, et j'ai fait en conséquence de mon mieux pour obtenir les meilleurs renseignements à cet égard.

Les dates ci-dessous sont généralement celles de l'ouverture et de la clôture de la navigation dans les localités suivantes : -

	Ouverture.	Clôture.
Sault Ste. Marie, pied du lac Supérieur .....	1er mai.	1er décembre.
Débarcadère du Prince Arthur, baie du Tonnerre, lac Supérieur.....	6 "	26 novembre.
Rivière Kaministiquia, terminus actuel du che- min de fer canadien du Pacifique, lac Supé- rieur.....	6 "	10 "
Chaîne de lacs sur la route Dawson.....	25 "	20 octobre.

Copie des instructions, du plan et des devis donnés à l'officier du canal de Fort Frances.

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

G. F. BAILLAIRGÉ,  
*Adjoint de l'Ingénieur en chef.*

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

---

NIVEAUX pour l'écluse du canal de Fort Frances actuellement en voie de construction, d'après le point de repère établi par H. J. Mortimer sur l'ancienne rive, à l'extrémité supérieure de l'écluse. Travaux commencés le 1er juillet 1875.

Ou situés.	Plan primitif No. 51,932, et profil No. 51,931 de H. J. Mortimer, 5 juillet 1875.		Plan actuel, avec les modifications faites par J. Hazlewood, en oct. 1875, d'accord avec le niveau des eaux basses.	
	En aval du point de repère sur l'ancien rive de la rivière.	Élévation au-dessus de la mer. Soit	En aval du point de repère sur l'ancien rive de la rivière.	Élévation au-dessus de la mer. Soit
	pds. Sur le profil.	pds.	pds.	pds.
<i>A partir de l'extrémité orientale ou supérieure :</i>				
Niveau du repère ou sommet de l'écluse.....	0-00	1100-50	0-00	1100-50
do des plus hautes eaux.....	2-21	1098-29		
do des plus basses eaux.....	5-94	{ Sur plan } 1094-56		
do des hautes eaux, le 15 juillet 1876.....			1-67	1098-83
do de la surface, le 25 août 1876.....			3-75	1096-75
do de l'eau basse oct. '75, 14 pes. au-dessous de celui indiqu. par les plans selon Hazlewood du fond l'entrée supérieure, en descendant, jusqu'à l'enclave supérieure.....			7-11	1093-39
do du lit de l'enclave supérieure, au-dessous des lambourdes.....			15-11	1085-39
do du plancher, enclave supérieure.....			28-86	1071-64
do du seuil supérieur.....	12-94	1087-56	27-44	1073-06
do du lit du sas, entre les enclaves.....			26-53	1073-97
do du lit des lambourdes, enclaves inférieures.....			38-94	1061-56
do du seuil, do.....			40-36	1060-14
do du seuil inférieur, do.....	36-28	1064-22	38-94	1061-56
do du lit de l'entrée inférieure, en aval des enclaves inférieures.....			38-03	1062-47
do des hautes eaux—minimum.....	24-28	1076-22	39-03	1061-47
do des basses eaux— “ .....	29-28	{ Sur plan } 1071-22		
do des hautes eaux— “ juillet 1876.....			24-00	1076-50
do de la surface— “ 25 août 1876.....			26-51	1073-99
do des basses eaux— “ Oct. 1875, de 21 pes. au-dessous de celui indiqué sur les plans, selon M. Hazlewood.....			31-03	1069-47
do du repère sur le rocher à l'extrémité inf. { Ce repère doit être vérifié. Selon l'éch. du nouv. plan.....	18-88	1081-62	18-88	1081-62

*Ascension de l'écluse.*

Eaux basses en aval de l'écluse..	29-28
Do en amont “ .....	5-94
Ascension primitive....	23-34 selon Mortimer, juillet 1875.
Eaux basses en aval de l'écluse..	31-08
Do en amont “ .....	7-11
Ascension actuelle.....	23-92 selon Hazlewood, oct. 1875.

## ANNEXE No. 30.

## DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS

Nom.	Emploi.	Localité.	Salaire.	Remarques.
PERSONNEL DU DÉPARTEMENT.			\$ cts.	
T. Trudeau .....	Député du Ministre.....	.....	4,100 00	
F. Braun .....	Secrétaire.....	.....	2,350 00	
John Page.....	Ingénieur en chef.....	.....	4,000 00	
G. F. Baillairgé.....	Adj. de l'ingén. en chef...	.....	3,000 00	
T. S. Scott .....	Architecte en chef.....	.....	3,000 00	
J. Baine.....	Comptable.....	.....	2,200 00	
J. W. Harper.....	Payeur.....	.....	1,530 00	
H. A. Fissiault.....	Commis de 1re classe.....	.....	1,800 00	
L. E. St. O. Chapleau.....	do .....	.....	1,600 00	
W. Buckingham .....	do .....	.....	1,500 00	
F. H. Ennis.....	do .....	.....	1,500 00	
C. McCarthy.....	do .....	.....	1,600 00	
O. Dionne .....	do .....	.....	1,500 00	
A. P. Bradley.....	do .....	.....	1,500 00	
T. B. French.....	Commis de 2e cl. ancien.....	.....	1,400 00	
W. J. Tilley .....	do .....	.....	1,300 00	
J. F. W. Bonneville.....	do .....	.....	1,300 00	
S. McLaughlin.....	do .....	.....	1,350 00	
C. F. Street .....	do .....	.....	1,250 00	
A. J. Duffy.....	Commis de 2e cl. cadette.....	.....	850 00	
L. Lefebvre.....	do .....	.....	900 00	
L. N. Fortier .....	do .....	.....	850 00	
A. E. Evanturel .....	do .....	.....	1,050 00	
L. H. Filteau .....	do .....	.....	850 00	
L. D. Dion.....	do .....	.....	850 00	
F. A. Dixon.....	do .....	.....	850 00	
E. Bance .....	do .....	.....	850 00	
W. Buckingham.....	Secrétaire particulier.....	.....	600 00	
J. Deslauriers.....	Messager .....	.....	500 00	
M. Walsh .....	do .....	.....	500 00	
H. Potvin .....	do .....	.....	500 00	
C. Neville.....	do .....	.....	17 00	Par mois.

## CANaux DE LACHINE, BEAUHARNOIS, CHAMBLY ET DE LA RIVIÈRE OTTAWA

J. G. Sippell.....	Ingénieur en charge.....	.....	250 00	Par mois.
--------------------	--------------------------	-------	--------	-----------

## CANaux DU ST. LAURENT.

Michael Conway.....	Contrôleur .....	Canal Lachine.....	1,400 00	Par année—Loyer de maison ou allocation \$300
J. F. Béique .....	do .....	do de Beauharnois	1,100 00	Par année—Loyer \$150.
D. A. Macdonald.....	do .....	do de Cornwall...	1,100 00	Par année—Loyer \$200.
A. G. MacDonnell .....	do .....	Can. de Williamsburg	1,000 00	
R. Cardinal.....	Payeur.....	do du St. Laurent..	1,300 00	Par année.
E. V. Bodwell.....	Contrôleur .....	Canal Weliand.....	2,400 00	
R. D. Dunn.....	Payeur.....	do do	1,400 00	

Noms.	Emploi.	Localité.	Salaires.	Observations.
<b>CANAUX D'OTTAWA.</b>			\$ cts.	
John D. Foreman .....	Contrôleur de l'écluse....	Ecluse Ste. Anne	800 00	par année.
Wm. B. Forbes .. .....	Contrôleur .....	Canaux de Carillon et Grenville	1,100 00	par année. Valeur de la maison, 125.00

## CANAL CHAMBLY.

Lévi Larue.....	Contrôleur de l'écluse....	Ecluse St. Ours..	2 00	par jour et \$150 pour le loyer de la maison
C. Préfontaine.....	Contrôleur .....	Canal Chambly..	1,100 00	par année, et \$150 p. le loyer de la maison

## CANAL ST. PIERRE.—CAP-BRETON.

W. M. Kavanagh.....	Contrôleur de l'écluse....	.....	360 00	par année.
---------------------	----------------------------	-------	--------	------------

## NAVIGATION SUR LE RIDEAU.

Fred. A. Wise .....	Contrôleur et ingénieur...	Personnel du b...	2,000 00	par année.
Francis Abbott.....	Teneur de livres .....	do ..	1,000 00	do

## GLISSOIRS ET ESTACADES.

T. D. Belcher .....	Ingénieur-contrôleur .....	Riv. Trent et dist de Newcastle...	1,000 00	par année.
G. P. Brophy.....	Ingénieur-contrôleur.....	Travaux sur la Rivière Ottawa	1,800 00	par année.
D. Scott.....	Commis et comptable .....	do ..	900 00	do
D. Boulanger.....	Gardien de la glissoire...	Travaux sur la Riv. Saguenay.	400 00	par année.

## CHEMINS DE FER INTERCOLONIAL ET DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

C. J. Brydges.....	Contrôleur-général.....	Chemins de fer...	8,000 00	par année.
--------------------	-------------------------	-------------------	----------	------------

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

R. Luttrell .....	Contrôleur.....	Département du trafic .....	Par année...	3,000 00
A. MacNab .....	Ingénieur .....	Département de l'ingénieur.....		4,000 00
Thos. Foot .....	Comptable.....	Département du comptable.....		2,000 00
H. A. Whitney .....	Contrôleur des machines	Département des machines.. .....		2,500 00
D. Pottinger.....	Garde-magasin général..	Département des approvisionn...		1,800 00

Noms	Emploi.	Localité.	Salaires.	Observations.
	CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU P.-ÉDOUARD.		\$ cts.	
W. McKechnie.....	Contrôleur ..	Charlottetown...	2,500 00	
Alex. Devine .....	Commis .....	do .....	720 00	
Thomas Williams.....	Comptable.....	do .....	1,400 00	
Hon. Benj. Davies.....	Caissier et payeur.....	do .....	1,200 00	
E. O. Faulkner.....	Auditeur-voyageur .....	do .....	1,100 00	
Alex. Stronach .....	Contrôleur des machines	do .....	1,500 00	Par année.
G. C. Cunningham.....	Ingénieur-résidant .....	do .....	2,000 00	do

## ANNEXE No. 31.

TABLEAU indiquant la date de la clôture, dans l'automne de 1875, et de l'ouverture au printemps de 1876, des canaux et havres.

Canaux ou havres.	Clôture.			Ouverture.	
Canal Lachine .....	30	novembre	1875..	1er mai	1876.
Canal Beauharnois.....	25	do	do	1er do	do
Canal Cornwall.....	6	décembre	do	1er do	do
Canaux de Williamsburg .....	2	do	do	1er do	do
Canal Welland .....	15	do	do	17 avril	do
Canal de la Baie Burlington .....	11	do	do	28 do	do
Ecluse et digue de Ste. Anne.....	22	novembre	do	1er mai	do
Canal Carillon.....	20	do	do	1er do	do
Canal Grenville.....	20	do	do	8 do	do
Canal de la Chute à Blondeau .....	20	do	do	1er do	do
Rideau } Moulins de Kingston.....	18	do	do	6 do	do
} Ottawa.....	22	do	do	6 do	do
Ecluse St. Ours.....	22	do	do	19 avril	do
Canal Chambly.....	22	do	do	1er mai	do
Canal Érié (New-York).....	30	novembre	do	4 do	do
Canal St. Pierre (Cap-Breton).....	14	décembre	do	3 do	do
Havre de Québec, fleuve St. Laurent .....	23	novembre	do	10 do	do
do Montréal, do .....	29	do	do	27 avril,	do
do Toronto, lac Ontario.....	10	do	do	11 do	do
do Kingston, do .....	10	janvier	1876..	19 do	do
do Belleville, Baie de Quinté.....	28	novembre	1875..	18 do	do
do Port Stanley, lac Érié.....	16	décembre	1875..	1er do	do
do Kingsville, do .....	10	do	do	5 do	do
do Windsor, Rivière Détroit.....	8	do	do	12 do	do
do Sarnia, lac Huron.....	18	do	do	20 mars	do
do Goderich, do .....	15	do	do	2 mai	do
do Kincardine, do .....	20	novembre	do	4 do	do
do Owen Sound, Baie Géorgienne.....	5	décembre	do	3 do	do
do Collingwood, do .....	4	do	do	29 avril	do
Havres de Midland, Baie Géorgienne.....	10	do	do	28 do	do
do Parry Sound, do .....	30	novembre	do	5 mai	do
do Rivière St. Marie do .....	25	do	do	7 do	do
do Baie du Tonnerre, lac Supérieur.....	17	do	do	1er do	do
Débarcadère du Prince Arthur, lac Supérieur .....	29	do	do	11 do	do
Havre de Winnipeg, Rivière Rouge .....	2	do	do	22 avril	do

\* Ce havre fut ouvert quelques jours plus tard, et resta ouvert jusqu'à janvier,—la goélette McGraw arrivant le 5 janvier de Windsor.

---

---

# RAPPORT

DE

L'INGÉNIEUR EN CHEF DES TRAVAUX PUBLICS

SUR LES OPÉRATIONS DE

# L'AGRANDISSEMENT DES CANAUX

ENTRE LE

# LAC ÉRIÉ ET MONTRÉAL.

---

Imprimé par Ordre du Parlement.

---



OTTAWA :

IMPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON,  
1877.





---

No. 37,763.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,  
CANADA.

OTTAWA, 20 novembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction du ministre des Travaux Publics de vous informer qu'il avait l'intention de présenter, à la prochaine session du Parlement, un rapport contenant tous les renseignements qui se rattachent aux travaux d'agrandissement des canaux entre le lac Erié et Montréal, ainsi que de ceux qui se trouvent entre les cités d'Ottawa et Montréal.

Veuillez, en conséquence, prendre les moyens nécessaires pour préparer un rapport sur ces travaux, dans un temps aussi rapproché que vos autres devoirs vous le permettront; donnant un état de la somme d'ouvrage fait sous les différents contrats; mentionnant la quantité de travaux qui reste encore à faire en vertu de ces contrats; ainsi qu'un rapport sur la nature et l'étendue des travaux pour lesquels on n'a pas encore demandé de soumissions, et toutes autres informations qui pourraient donner un aperçu clair de ces travaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,  
*Secrétaire.*

JOHN PAGE, écr.,  
*Ingénieur en chef, T. P.,*  
Ottawa.



---

# RAPPORT

DE

L'INGENIEUR EN CHEF DES TRAVAUX PUBLICS

SUR LES OPÉRATIONS DE

# L'AGRANDISSEMENT DES CANAUX

ENTRE LE

## LAC ERIÉ ET MONTRÉAL.

---

OTTAWA, 30 janvier 1877.

AU SECRÉTAIRE DES TRAVAUX PUBLICS :

MONSIEUR,—Suivant les instructions contenues dans votre lettre, No. 37,763 (dont copie ci-annexée), j'ai l'honneur de soumettre le rapport qui suit concernant les travaux qui se rattachent à l'agrandissement des canaux, et d'autres travaux en voie de construction sur la ligne directe de navigation entre les lacs de l'Ouest et la tête de la navigation océanique à Montréal, etc.

Il serait peut-être opportun de faire mention, que tous les rapports publiés récemment sur ce sujet avaient trait à la construction de canaux de 100 pieds de largeur au fond, avec écluses de 270 pieds de longueur, entre les portes, 45 pieds de largeur, et d'une profondeur suffisante pour permettre le passage de navires d'un tirant d'eau de 12 pieds. Ces dimensions ont été recommandées par une commission spéciale nommée (en novembre 1870) pour s'enquérir de tout ce qui se rapporte à la navigation intérieure du Canada—projet qui a reçu l'approbation du gouvernement, et dont communication officielle m'a été donnée par votre lettre du 22 juillet 1871. Ces instructions ont été suivies jusqu'en avril 1875, époque où j'ai reçu vos lettres Nos. 29,863 et 29,864.

La première de ces lettres était à propos du canal Welland, et comportait que toutes les constructions permanentes sur les biefs culminants et celui de Thorold, ainsi que celles de port Dalhousie "seraient creusées de manière à donner une profondeur d'eau de 14 pieds sur le seuil des écluses," et la seconde comportait que "les constructions permanentes du canal Lachine devaient être faites dans les mêmes conditions."

Tous les travaux dont les contrats ont été donnés antérieurement à 1875 ont, naturellement, été exécutés de manière à donner une profondeur d'eau de 12 pieds sur le seuil des écluses; ils se trouvent situés, cependant, sur cette partie de la nouvelle, ligne du canal Welland, située entre port Dalhousie et Thorold, où les murs des écluses, les berges du canal, et la ligne d'eau peuvent être élevés de manière à donner la profondeur voulue lorsque nécessaire.

La position, la nature et l'étendue des travaux actuels, ainsi que ceux qui sont projetés pour l'agrandissement, ont été données dans des rapports antérieurs; mais le projet de donner une profondeur d'eau plus considérable a nécessité certains changements, que l'on comprendra facilement en accordant un examen soutenu, non-seulement aux différentes places, mais aux principaux points de la ligne et aux détails qui se rattachent à chacun.

C'est pourquoi nous avons cru devoir présenter notre rapport ainsi, au risque de répéter ce que contenaient d'autres documents présentés à ce sujet.

En descendant le fleuve, le canal Welland se trouve le premier sur la ligne et le plus considérable en étendue, et son importance n'est certainement pas secondaire. Nous le présenterons, dans l'ordre suivant :

Il faut d'abord se souvenir qu'il forme le seul lien de navigation entre les lacs Erié et Ontario, et est situé à l'endroit le plus rapproché qu'il soit possible pour les réunir.

La ligne actuelle a environ 27½ milles de longueur, ou à peu près 25 pour cent de plus qu'une ligne droite tirée entre les deux extrémités.

La différence entre la ligne d'eau des deux lacs, dans un temps calme ordinaire, est de 326½ pieds environ, mais le lac Erié est sujet à des changements plus subits et généralement plus fréquents que le lac Ontario, effets qui se font plus ou moins sentir dans les havres qui s'y trouvent.

Le canal, lorsqu'il sera agrandi, aura 26½ milles de longueur, d'un havre à l'autre. De port Dalhousie à la partie supérieure de Thorold, on est à construire une ligne entièrement nouvelle, dont la longueur est de 8½ milles, et de ce dernier point à Allanburgh, distance de 3 milles, il serait avantageux qu'une nouvelle ligne fut faite, pour les raisons mentionnées ci-après.

De Allanburgh en montant, l'agrandissement est fait en grande partie, ou en voie de l'être, en élargissant et creusant l'ancien canal.

Avant d'entrer dans les détails concernant l'accomplissement de ces travaux, il faut d'abord mentionner que le 11 octobre 1872, avis public a été donné aux entrepreneurs que des soumissions étaient demandées et seraient reçues pour l'agrandissement de certaines parties de la ligne situées entre Port Dalhousie et Port Colborne, et les invitant à en faire un examen avant la saison d'hiver.

Le 22 novembre 1872, des annonces ont été publiées pour une partie de ces travaux, et les soumissions ont été reçues le 25ème jour de janvier 1873; mais les contrats n'ont été accordés que dans le mois d'avril de cette année.

Le délai a été causé par des objections soulevées par des personnes intéressées à ce que le tracé fut différent de celui que j'avais recommandé dans mon rapport du mois d'avril 1872, et qui, si on se le rappelle, devait être exécuté, des instructions ayant été données à cet effet.

Ces objections eurent pour résultat la nomination de trois personnes compétentes qui furent autorisées à examiner les différentes lignes, plans et autres détails, de manière à leur permettre de donner une opinion sur ce sujet.

C'est ce qu'ils firent; et dans le mois de février 1873, ils proposèrent que quelques changements fussent faits, lesquels ne furent pas approuvés après avoir été examinés attentivement. Au contraire, un ordre de l'honorable Conseil Privé fut passé, autorisant la mise à exécution du plan soumis dans le mois d'avril 1872.

A cette date, en avril 1873, les sections Nos. 8, 9, 10, 11, 15, 16, 21, 22, 29, 30, 31 et 32 furent données à l'entreprise.

Le 18 octobre 1873, des soumissions ont été reçues pour un certain nombre de sections situées à différents endroits sur la ligne; mais comme il y en avait plusieurs d'irrégulières et même inadmissibles, l'on a cru prudent d'en demander d'autres pour le tout.

Les travaux ont donc été annoncés de nouveau le 29 décembre 1873, et l'on donnait avis " que les soumissions ne seront pas considérées comme telles, à moins qu'elles ne soient rédigées strictement d'après les formules imprimées et—dans le cas où une soumission serait faite par une société—excepté quand elle porte annexés la signature et la nature de l'occupation et le lieu de la résidence de chaque membre de la société."

" Pour le fidèle accomplissement du contrat, on exigera une garantie satisfaisante sur immeuble, ou par un dépôt d'argent, des garanties publiques ou municipales, ou des fonds de banque, pour un montant de cinq pour cent sur la somme totale du contrat."

C'est à ces conditions que des soumissions ont été reçues le 21 janvier 1874, et quelque temps après les contrats des travaux ont été accordés pour la construction

des sections Nos. 2, 3, 5, 6, 7, 13 et 14, qui sont situées entre le Port Dalhousie et Thorold.

Qu'il soit permis de dire ici, que le contrat pour la section No. 12 ne fut pas donné alors parce que l'on a cru en premier lieu qu'il était préférable d'informer la compagnie de chemin de fer Grand Occidental que la nouvelle ligne du canal traverserait cette partie de son chemin qui se trouve sur la pente au sud-est de Merritton. La compagnie fit une foule d'objections à la demande de relier le chemin de fer au moyen d'un pont tournant, ce qui occasionna des délais considérables avant d'en venir à une entente à peu près satisfaisante. Finalement, ceci eut lieu, et les arrangements faits seront mentionnés ci-après, lorsqu'il s'agira des travaux à faire sur cette section.

Le 24 juin 1875, des soumissions ont été reçues pour les sections Nos. 1, 4, 12, 23, 24, 25, 26 et 36, et les contrats pour ces travaux ont été donnés quelques jours plus tard.

En général, le mois d'avril 1877, est le terme fixé pour l'accomplissement de ces contrats, mais la section No. 36 du havre de Port Colborne, ne devra être terminée qu'en juin 1878.

Le numéros d'ordre des sections sont de Port Dalhousie en montant, et ces sections pour la plupart d'un demi-mille à un mille de longueur.

On trouvera ci-annexé un rapport détaillé et descriptif (préparé par M. Thomas Munro, ingénieur en charge de la division nord) des travaux accomplis, et en général des travaux à faire en vertu des contrats actuels, sur la nouvelle ligne du Port Dalhousie et Marlatt's Pond, située à quelque distance en amont du village de Thorold. Ces quelques informations, jointes aux remarques qui suivront, donneront une idée de la nature, de l'étendue et de la condition présente des différentes parties de cette division des travaux.

SECTION No. 1—comprend l'agrandissement et le creusement du havre de Port Dalhousie, le prolongement de 300 pieds dans le lac Ontario de la jetée est, la construction de bassins sur chaque côté de la nouvelle partie de l'écluse, pour agrandir le déversoir de décharge de manière à régulariser le volume d'eau, tant dans l'ancien canal que dans le nouveau, la construction d'une écluse de prise d'eau dont les murs en aile s'étendraient de manière à former des culées pour un pont tournant, afin de faciliter le transport du trafic à et de Port Dalhousie.

L'étendue du havre actuel est d'environ huit acres, mais lorsque les travaux qui sont maintenant donnés à l'entreprise seront terminés, elle sera de seize acres, et au plus bas niveau de l'eau, il y aura une profondeur de 15 pieds au moins, à la porte d'aval de la nouvelle écluse, et de 16 pieds à l'extrémité du chenal qui conduit à l'écluse.

L'écluse d'aval ou de sortie du canal actuel se trouve située sur le côté ouest du bassin, à environ 900 pieds de l'extrémité du côté de terre des jetées de l'entrée. Elle a en moyenne une ascension de 12 ou 13 pieds, et une profondeur de 12 pieds sur les seuils à l'eau basse.

La nouvelle écluse doit être placée dans une position saillante sur le côté est du havre, de manière à ce que les murs en aile inférieurs se trouvent à 1,600 pieds au sud des extrémités intérieures des jetées, et dans un tel alignement, que si l'on traversait l'ancienne et la nouvelle constructions par une ligne droite, elles se trouveraient à 400 pieds de distance l'une de l'autre, vis-à-vis les portes d'aval de l'ancienne écluse, et à 550 pieds de distance vis-à-vis les portes supérieures de la nouvelle écluse.

L'espace entre les écluses se compose surtout d'un terrassement de 150 à 250 pieds de largeur, dont une partie sert comme chemin public. Vers la partie est deux moulins à farine ont été construits. Il a fallu acheter un petit moulin à scies qui y était situé, afin d'obtenir de la place pour un lieu de sortie du déversoir de décharge, dont l'eau, ainsi que celle qui vient des coursiers de décharge des moulins, doit passer par une série d'ouvertures pratiquées à cet effet dans les bassins de l'ouest.

Le terrassement qui vient d'être mentionné forme une digue qui retient l'eau dans la vallée de la Crique de Douze Milles, ce qui la rend navigable jusqu'à la seconde écluse du canal actuel, près de Ste. Catherine, distance de trois milles. La partie d'aval de ce bief est un grand bassin entouré de terre, d'environ 30 acres d'aire, ayant une profondeur en moyenne d'au moins 16 pieds, ce bassin pouvant servir parfaitement au mouillage des navires, lorsque le havre est rempli.

Dans la nouvelle partie du bassin il y aura, sur le côté est, une longueur de huit huit cents pieds ou les navires pourront se mettre à quai, et de près de mille pieds sur le côté ouest.

L'entrepreneur de cette section a réussi à faire des arrangements pour en exécuter le dragage. Une grande partie de l'agrandissement que l'on fait subir au havre, ainsi qu'une partie de l'espace qui existe entre les jetées d'entrée, ont été creusés à la profondeur voulue. Quant à ces dernières, la partie des travaux de creusement qui y ont été faits, donne une profondeur de seize pieds et demie à l'eau basse, sur une largeur d'environ cent soixante-dix pieds, ou à près de quinze pieds des jetées latérales, qui sont toutes à deux cents pieds de distance les unes des autres.

Il y a lieu de croire, cependant, que la profondeur du côté ouest n'est pas aussi grande, et qu'elle continuera de diminuer tant qu'on n'adoptera pas un moyen pour empêcher le sable de s'accumuler à l'intérieur des jetées, lorsque le vent de l'ouest souffle avec violence.

Dans quelques cas, les caissons qui en forment la base, sont à un pouce d'inter-

valle; a quelques places leur alignement se trouve en dedans, et a d'autres considérablement en dehors de la ligne de la superstructure.

Cet état de choses a empêché le revêtement qui a été posé sur le côté ouest de la jetée, sous la direction du surintendant du canal, de produire les résultats qu'on en attendait, vu qu'à certaines places, on ne peut descendre les madriers à une assez grande profondeur; dans d'autres, il est très difficile de les fixer au bas, et en général on ne peut les poser d'une manière solide.

Il serait désirable que la jetée de ce côté fut faite de manière à ne laisser aucun espace entre les caissons, parce que dans une tempête où le vent de l'ouest souffle avec violence, le brisant le long de la côte devient mêlé de sable et de vase, tandis que l'eau s'élève souvent de plusieurs pieds au-dessus de la charpente, ce qui a pour effet de faire passer dans ces espaces une quantité assez considérable de sable qui va se loger dans et sur les bords du chenal.

Lorsque les contrats pour les travaux de cette section ont été donnés, les entrepreneurs ont été informés qu'ils auraient à creuser dans l'argile durcie, et dans un conglomérat de gravier; mais il est bon d'ajouter que dans une place située sur le côté est de la nouvelle partie du havre et au fond de la tranchée d'écluse, les travaux ont été plus difficiles, parce que souvent il a fallu creuser dans le roc.

Ce roc est une espèce de grès rouge dur, qui, tout en ne présentant pas une surface régulière, et différente à celle dont on se sert généralement, fera de bonnes fondations pour la charpente inférieure de l'écluse, à l'exception d'une petite distance près du coin nord-ouest, où il faudra les faire reposer sur un béton de moyenne épaisseur.

Il y a lieu de croire que de semblables précautions seront requises pour y affermir les buscs, comme dans les autres endroits où le fond est de roc, c'est-à-dire qu'au lieu de palplanches ordinaires, il sera nécessaire de se servir de poutrelles qui devront être enfoncées dans des enclaves faites au fond à la profondeur voulue, et tel que désigné par les spécifications.

Il est regrettable que le creusement pour la fondation de l'écluse de cette section n'était pas assez avancé pour permettre la pose des poutres du fond et de construire au moins un rang de maçonnerie, avant le temps où il fallait de toute nécessité suspendre ces travaux pour toute la saison.

On s'est cependant procuré les poutres nécessaires pour le fond, une bonne partie de la pierre a été extraite et taillée, et d'autres préparatifs ont été faits, qui permettront de reprendre les travaux sans délai aussitôt que le temps le permettra au printemps prochain.

SECTION No. 2,—a environ 2,700 pieds de longueur; elle s'étend d'un point un peu au sud du chemin principal, entre Ste. Catherine et Port Dalhousie et se prolonge



sur une ligne, en partie courbe, en passant par ce qui est connu sous le nom de May's Ravine, jusqu'à une distance d'environ trois cent soixante pieds, dans le bassin en amont de la première écluse.

Les travaux de cette section comprennent la construction des écluses Nos. 2 et 3, celle du bas doit être placée à un point qui fait saillie sur le côté sud-ouest du ravin, et à une distance d'environ 1,700 pieds en amont de l'écluse d'entrée. Dans cet espace à travers le bassin la profondeur d'eau en général est de 16 pieds, à l'exception d'environ 400 pieds près de la première écluse, où la profondeur varie de 9 à 15 pieds.

Lorsque cette section a été donnée à l'entreprise, on avait l'intention de faire les écluses, comme dans tous les autres cas, de manière à permettre le passage libre des navires ayant un tirant d'eau n'excédant pas 12 pieds. Cependant, dans le but de mettre à exécution les ordres donnés par la suite, on a cru à propos de faire certains arrangements pour creuser la deuxième écluse, de manière à avoir quatorze pieds d'eau sur les seuils. Cela a été jugé nécessaire, parce qu'en aval de ce point on ne peut élever le niveau de l'eau sans inonder une grande partie des terres basses qui avoisinent, et sans endommager considérablement les travaux qui sont déjà faits.

Afin de donner une entrée facile à cette écluse, il avait été suggéré de construire des caissons sur chaque côté de l'entrée d'aval, et de faire la partie supérieure en maçonnerie; mais comme le fond présentait une surface très irrégulière, les étroits caissons qui avaient été coulés à fond ne se trouvaient pas bien appuyés; il devint alors nécessaire de changer la disposition de ces caissons et de les placer transversalement et non longitudinalement. Ce changement, quoique ne donnant pas encore une ligne droite, a produit un alignement suffisant pour permettre de placer sur chaque côté une charpente en bois, d'un niveau plus ou moins régulier.

La tranchée d'écluse n'a pas été creusée à la profondeur nécessaire pour les fondations; mais on s'est procuré la plus grande partie des matériaux nécessaires à cette construction, et il y en a même une partie de rendue sur les lieux.

Sur le côté est du canal, près de cet endroit, il a été construit un déversoir régulateur, dont le musoir supérieur ouest se lie à un barrage construit à travers le ravin et en alignement avec le musoir supérieur est de l'écluse.

Ce barrage est construit de maçonnerie piquée reposant sur une plateforme de poutres et de madriers, ayant pour fondation une couche de béton, disposée de manière à présenter une surface égale et continue à un lit de glaise durcie et de gravier que l'on a trouvé après avoir creusé à une assez grande profondeur dans un terrain meuble qui semblait être le lit d'un ancien cours d'eau. La charpente a environ trente-huit pieds de hauteur, mais son épaisseur est beaucoup moindre qu'il n'aurait été nécessaire pour un barrage non appuyé de cette hauteur, pour la simple raison qu'il se trouve appuyé sur les déblais qui ont été déposés sur une hauteur d'environ vingt pieds sur le talus du canal, et de presque toute sa hauteur sur le côté d'aval.

L'espace entre les deuxième et troisième écluses est de 1,300 pieds de longueur, et par le fait qu'elle comprend la plus grande partie du ravin, a environ 217 pieds de largeur à la ligne d'eau, donnant une aire de  $6\frac{1}{2}$  acres au moins. C'est pourquoi l'on a cru que l'on pourrait se dispenser de faire la dépense de construire un canal d'alimentation.

Comme la troisième écluse se trouve à proximité du chemin principal, entre Ste. Catherine et Port Dalhousie, on a allongé les musoirs supérieurs de manière à former des culées pour un pont tournant, lequel servira au passage du commerce qui se fait sur cette voie; et sur les mêmes culées un pont permanent a été construit pour franchir le canal de dérivation.

En faisant les déblais de la tranchée pour le fond de cette écluse, on a trouvé qu'à la profondeur voulue le terrain se composait de sable mouvant tellement imprégné d'eau, que dans certaines places, il ne pouvait supporter le poids d'une personne qui aurait marché dessus. Ceci présentait des difficultés tellement grandes, qu'au premier abord on a cru qu'il faudrait changer l'emplacement de l'écluse. Cependant, après un examen attentif, il a été décidé que si le sable mouvant était couvert d'un lit artificiel d'une épaisseur convenable, joint à d'autres mesures de précaution, ils formeraient un fond qui répondrait parfaitement à l'usage qu'on en voulait faire.

Dans le but de mettre ce projet à exécution une tranchée a été creusée à une petite distance au-delà de la partie inférieure de l'écluse, et munie de rigoles creusées chaque côté du fond, et d'une profondeur suffisante pour permettre l'écoulement des eaux et assécher les matières qui devraient être enlevées. En prenant le soin d'attirer l'eau à l'extrémité inférieure, on a pu opérer le déblai suffisant pour un bief de toute la largeur de la tranchée à la partie supérieure, de manière à former un lit pour une couche de béton de deux pieds d'épaisseur.

Ce mode d'opérer s'est continué jusqu'à ce qu'une couche de béton de deux pieds d'épaisseur couvrit toutes les fondations, et à un niveau qui permit de recevoir les poutres de fond. Les tranchées creusées pour les palplanches aux tabliers des seuils ont aussi été remplies de béton, et on en fit autant à une tranchée d'au moins cinq pieds de profondeur creusée sur toute la largeur de l'extrémité inférieure des fondations.

L'on pourra se convaincre que le plan a parfaitement réussi, par le fait que les murs ayant été élevés à la hauteur voulue—à l'exception de la pierre de couronnement—on n'aperçoit pas la moindre fissure, et il n'y a aucun signe que cette masse ait cédé.

SECTION No. 3,—a environ 2,500 pieds de longueur; et comprend la construction de deux écluses d'ascension, deux déversoirs régulateurs, deux ponts pour chemins de halage, le creusement du canal et un canal d'alimentation.

Les déversoirs régulateurs ont été construits, ainsi que plusieurs des culées et jetées, pour des ponts au-dessus des rigoles transversales, qui relient les coursiers d'alimentation aux différents biefs. La maçonnerie de l'écluse supérieure (No. 5), à l'exception de la pierre de couronnement, est terminée, et on a posé à peu près les trois quarts de celle de la quatrième écluse. On s'est procuré tous les matériaux nécessaires pour les autres parties des travaux de cette section, et le creusement est dans un état assez avancé.

SECTION No. 4.—Comprend le déblai et le remblai du canal, d'une distance de 3,250 pieds linéaires—l'excavation et le régélagé nécessaires, pour faire une nouvelle ligne au chemin de fer Welland, sur un parcours de 5,994 pieds—de plus, la construction de deux ponts tournants, l'un pour le chemin de fer ci-dessus mentionné, et l'autre pour le chemin conduisant à Ste. Catherine.

Sur cette section, la ligne du canal traverse celle du chemin de fer à l'endroit où la voie n'est qu'à une faible élévation du niveau du sol et où la ligne d'eau du canal sera environ cinq pieds plus élevée que le niveau du sol. Il devint donc nécessaire de changer la ligne du chemin de fer, et de prolonger le nivellement jusqu'à une distance d'environ 1,500 pieds, mais en même temps il fallait donner moins de déclivité à la ligne que du côté nord de la ligne où le changement avait été fait. Ces travaux furent exécutés afin que la voie fut au moins à 6 pieds au-dessus du niveau du canal, et que le nivellement s'étende à 1,100 pieds sur le côté nord du pont, et à 2,200 pieds sur le côté sud.

Ce changement se fera sans que le commerce qui passe par ce chemin ne soit interrompu, et les mesures qui ont été prises sont telles, que les avenues du pont, des deux côtés, sont aussi avantageuses au chemin, et offrent autant de sécurité au public qu'il soit possible dans les circonstances.

La construction du pont du chemin de fer n'est pas encore commencée, mais les jetées et les culées du pont pour la route ordinaire sont à la veille d'être terminées.

Les travaux de déblai sont presque finis. Ils ont été beaucoup plus considérables qu'on ne s'y attendait, à cause d'une couche de sable qui recouvrait l'argile et se prolongeait à une distance considérable sur la ligne.

Il a fallu non-seulement enlever le sable, mais on a été obligé d'excaver d'autres matières et les placer dans l'espace qu'il occupait.

SECTION No. 5,—à 3,200 pieds de longueur ; elle comprend la construction des écluses Nos. 6 et 7 (éloignées l'une de l'autre, de 1,500 pieds), deux déversoirs régulateurs et deux ponts pour chemins de halage pour franchir les différents espaces produits par les rigoles qui conduisent du coursier de dérivation établi sur les banquettes du côté est aux différents biefs.

En examinant le fond de ces deux écluses, on a trouvé que le terrain était gras et mou, tant qu'il était humide ; mais quand il était exposé au soleil, la surface durcissait, se contractait et se fendillait tellement que l'on hésitait de s'en servir comme pour un fond d'argile ordinaire.

Il a été décidé d'enlever un pied de cette terre sur la surface entière du fond et de le remplacer par la même épaisseur de béton, disposé de manière à présenter une surface unie pour recevoir les poutres du plancher et du radier.

Les tranchées pratiquées pour recevoir les palplanches aux tabliers des seuils, ainsi que celles des extrémités inférieures des écluses, ont été remplies de béton, de même que les espaces qui existaient entre les poutres de la chambre et de l'écluse, et toutes autres places, où l'on pouvait s'en servir avec avantage. Le coût du béton seul pour le fond des deux écluses s'est élevé à \$20,000.

La maçonnerie de l'écluse supérieure de cette section est presque terminée, et au moins le tiers de celle de l'écluse No. 6 est posée.

Les musoirs supérieurs de l'écluse d'aval, à partir d'un pied au-delà de l'extrémité inférieure du bief supérieur, doivent être allongés de manière à former des culées pour un pont tournant, devant servir de voie publique à la rue Geneva de la cité de Ste. Catherine ; on doit construire aussi des culées et des jetées qui serviront pour un pont permanent, dans la même ligne et au-dessus du coursier de dérivation.

La maçonnerie des deux déversoirs régulateurs, ainsi que celle de l'un des ponts pour chemin de halage, est terminée.

L'on doit mentionner ici le fait que les travaux exécutés sur cette section fournissent un exemple assez rare des dispositions des sous-entrepreneurs, qui non-seulement tiennent à pousser vigoureusement les travaux, mais veulent les faire de la meilleure et la plus satisfaisante manière possible.

SECTION No. 6,—a environ 7,000 pieds de longueur. Elle comprend la formation du canal pour cette distance ; la construction de jetées et de culées pour un pont tournant, afin de permettre le passage du commerce venant de la rue Niagara, Ste. Catherine ; et la construction de culées et d'une jetée pour un pont de chemin de halage.

Le déblai et le remblai sont dans un état assez avancé, mais la même remarque faite à propos de la section No. 4 est applicable dans ce cas, savoir : on a trouvé un lit de sable qui s'étendait sur presque tout le parcours de cette ligne et il a fallu l'enlever et y substituer d'autres matières que l'on a dû aller chercher à une distance assez considérable. On a aussi adopté toutes espèces de mesures de précaution afin de rendre les talus imperméables.

La maçonnerie qui doit servir au pont tournant est faite en partie, mais celle du pont du chemin de halage n'est pas encore commencée.

SECTION No. 7,—s'étend d'un point un peu au sud du chemin entre Ste. Catherine et Queenston, sur un parcours de 3,075 pieds en descendant. Sur cette section se trouvent deux écluses, deux déversoirs régulateurs, deux ponts de chemin de halage, et les culées et jetées qui doivent servir au transport du commerce du chemin ci-dessus mentionné.

En creusant les fondations de l'écluse No. 9, ou l'écluse supérieure de cette section, on a trouvé que le terrain était semblable à celui qui existait dans les écluses Nos. 6 et 7, si ce n'est que quand il était humide il devenait plus mou, et sec, il se fendillait davantage.

En conséquence, on a décidé de creuser quinze pouces de plus que la profondeur ordinaire sur toute l'étendue du fond et de remplacer ce qui avait été déblayé par un lit de béton posé par couches et de manière à présenter une surface unie propre à recevoir les poutres des fondations.

Les tranchées de palplanches aux tabliers des seuils, et celles qui sont situées à l'extrémité inférieure de l'écluse, sont remplies de béton ; on en a mis aussi dans les espaces qui séparent les poutres des fondations.

Dans l'écluse inférieure de cette section, une assise, composée d'une couche de béton d'un pied d'épaisseur, projetant à l'intérieur de la ligne des murs, est placée chaque côté du fond et supporte les poutres des fondations.

Les jetées et les culées pour le pont tournant, sur le grand chemin qui vient de Ste. Catherine, du côté est, sont terminées. Qu'il suffise de dire, à ce propos, que les entrepreneurs ont construit cette partie des travaux eux-mêmes et qu'ils les ont bien faits.

Les murs de l'écluse supérieure sont terminés, à l'exception d'une partie de la pierre de couronnement qui n'a pas encore été placée, il y a deux rangs de pierre de posés à l'écluse inférieure, un des déversoirs régulateur est terminé, et les culées et jetées des ponts du chemin de halage sont finis ou à la veille de l'être.

Il est regrettable que l'on ait fait tant d'objections pour permettre aux entrepreneurs de donner une partie considérable et importante des travaux en sous-trait, pour faire exécuter la maçonnerie d'écluse de cette section ; ceci a causé beaucoup de mécontentement et a rendu difficile de faire exécuter les travaux d'une manière à peu près convenable.

SECTIONS Nos. 8 et 9,—sont données en un seul contrat qui comprend la formation du canal sur un parcours de 6,338 pieds linéaires, la construction de trois écluses, trois déversoirs régulateurs, quatre ponts au-dessus des rigoles qui se trouvent entre les bassins de côté et les biefs, la construction de culées et de jetées pour un pont devant servir de chemin public, et un aqueduc en siphon pour le passage des eaux de la Crique de Dix Mille.

Les murs des écluses Nos. 10, 11 et 12 sont tous à la hauteur voulue et prêts à recevoir la pierre de couronnement, dont quelques morceaux ont déjà été posés, et une partie considérable reçue et taillée. La maçonnerie de tous les déversoirs régulateurs et de deux des ponts du chemin de halage est terminée, quant à celle des autres on y travaille avec activité. L'aqueduc en siphon, qui doit servir de passage au-dessous du canal aux eaux de la crique de Dix Milles, se compose de deux ouvertures en arcade, ayant chacune 8 pieds de largeur, et a été en usage depuis deux ans.

Les culées et jetées pour le pont du chemin ne sont pas encore commencées, mais il y a une partie des matériaux qui ont été préparés et reçus.

Les excavations sont faites en grande partie, et les travaux en général sont dans un état assez avancé.

Dans ces sections, la maçonnerie des écluses a été donnée en sous-contrat ; néanmoins, la chose a été conduite de manière, qu'avec une surveillance active, on a obtenu des travaux assez satisfaisants.

A une courte distance, en aval de la partie supérieure de la onzième écluse, se trouve l'extrémité d'une ligne droite, sur le parcours du canal, et qui commence à un point près de la quatrième écluse—distance de  $4\frac{1}{2}$  milles.

A partir de l'endroit ci-dessus mentionné la ligne décrit une courbe vers l'ouest, et prend ensuite une direction droite, pendant environ cinq sixièmes de mille ; sur ce parcours se trouvent situées cinq des écluses.

SECTION No. 10,—a 2,107 pieds de longueur et comprend la construction des écluses Nos. 13 et 14, de deux déversoirs régulateurs, des jetées et des culées pour les ponts du chemin de halage, le remblai des bassins sur le côté ouest du canal, et la formation et le nivellement des avenues d'un pont, en prolongeant les musoirs inférieurs de la treizième écluse.

Après que le fond de l'écluse supérieure de cette section eut été creusé à la profondeur voulue, on a trouvé que le terrain était semblable à celui des écluses Nos. 6, 7 et 9 ; c'est pourquoi on a décidé d'enlever une épaisseur de 15 pouces sur toute l'étendue du fond et de lui substituer la même épaisseur de béton, sur lequel les poutres des fondations ont été ensuite posées.

On a aussi fait usage de béton dans les tranchées de palplanches, aux tabliers des seuils et à la partie inférieure de l'écluse, de même qu'entre les poutres de la chambre de l'écluse et toutes autres places où elles étaient disposées de manière à laisser un espace entre elles.

Dans l'écluse No. 13, l'espace entre les poutres des fondations et les tranchées de palplanches ont été remplies de béton à mesure que les travaux avançaient.

Les murs de la treizième écluse, et le prolongement des musoirs inférieurs pour les avenues d'un pont, ont été élevés à la hauteur voulue et sont prêts à recevoir la pierre de couronnement; les déversoirs régulateurs et les principales parties des ponts du chemin de halage sont terminés; il y a environ les deux tiers de la maçonnerie de la quatorzième écluse de posés, et une quantité considérable de matériaux a été préparée et reçue pour terminer les travaux.

SECTION No. 11,—s'étend sur un parcours de 2,250 pieds et comprend la construction de deux écluses, un déversoir régulateur, deux ponts ou plus, pour chemin de halage, et un tunnel sous le canal pour un chemin public.

Le tunnel est terminé, mais n'a pas encore été ouvert au public. L'arche a quatorze pieds de largeur entre les murs, quatorze pieds de hauteur et 291 pieds de longueur. La longueur totale à partir de l'extrémité extérieure des musoirs d'un côté, jusqu'à un point semblable de l'autre côté est de 331 pieds.

Il est situé sur cette partie entre Thorold et le chemin de St. David, où la pente qui vient des deux côtés est excellente, et où on a pu obtenir un excellent drainage à peu de frais.

Il est vrai que le tunnel a coûté plus que le montant qu'il aurait fallu dépenser pour la construction d'un pont tournant, mais l'on devra prendre en considération que les frais d'entretien à l'avenir ne seront pas plus considérables que ceux de maintenir un pont; à part cela, il ne peut plus y avoir aucun retardement, soit pour la navigation ou pour le transport du commerce sur ce chemin, et toutes les précautions ont été prises pour mettre le public à l'abri de tout accident.

L'écluse inférieure de cette section, ou la quinzième du lac Ontario, a été élevée à la hauteur voulue pour recevoir la pierre de couronnement, dont une partie a déjà été posée; il y a environ le tiers de la maçonnerie de la seizième écluse de posé.

Le déversoir régulateur et deux ponts de chemin de halage sont terminés, et il y a une quantité de matériaux préparés et reçus pour les travaux.

Le déversoir régulateur supérieur qui se relie à cette section se trouve réellement dans les limites de la section douze, et ne peut être construit avant que la ligne du chemin de fer Grand Occidental ne soit changée; la question est de savoir si on peut le considérer comme faisant partie de la section No. 11.

Il est à propos de remarquer que tous les travaux de cette section ont été donnés en sous-contrats, et qu'il y a raison de croire que dans les circonstances c'était le meilleur plan à adopter; cependant, on a rencontré des difficultés assez grandes pour faire exécuter ces travaux d'une manière convenable.

SECTION No. 12,—s'étend à environ 2,115 pieds sur la ligne du canal et comprend la formation du chenal et des bassins qui se trouvent sur le côté nord-ouest—la construc-

tion de deux écluses, deux déversoirs régulateurs et deux ponts de chemin de halage. Elle comprend aussi tous les travaux qui se rattachent à la formation d'environ 7,500 pieds de la nouvelle ligne, afin d'éviter le chemin de fer Grand Occidental, et à cet effet, est comprise aussi la construction d'un tunnel au-dessous du canal.

Sur cette section la ligne du canal traverse la voie du chemin de fer Grand Occidental à un endroit où il y a une rampe de 38 pieds au mille, et ceci se continue sur une grande distance des deux côtés.

En conséquence, les représentants de la compagnie insistèrent sur le fait que, dans les circonstances actuelles, ils ne pouvaient convenablement consentir à faire passer la ligne au-dessus du canal à l'aide d'un pont tournant ou d'un pont-levis, non-seulement en vue des retards auxquels seraient assujétis leurs services, mais bien en vue des dangers qui inévitablement en résulteraient pour le public voyageur.

Ils soumièrent, en même temps, l'esquisse d'un plan, démontrant que l'on pourrait construire un tunnel sous le canal, pour livrer passage au trafic du chemin de fer, et ils déclarèrent qu'ils seraient entièrement satisfaits, si ce plan était mis à exécution. Après une discussion prolongée de la question, il fut arrêté que la ligne du chemin de fer subirait autant que possible les changements indiqués sur le plan, que ces changements avec un grand nombre des conditions discutées, et convenues, seraient renfermés dans un mémoire par écrit, signé par le représentant autorisé de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental d'une part, et par le ministre des Travaux Publics représentant le gouvernement de l'autre.

Il s'écoula, néanmoins, un temps considérable avant la rédaction du document, auquel on ne pouvait pas raisonnablement s'opposer, croit-on, dans l'état où se trouvaient les affaires de la compagnie à cette époque. Il porte la date du 22<sup>ème</sup> jour d'avril 1875, et pourvoit, entre autres choses, "que le département des Travaux Publics construira un tunnel sous le canal à un point donné au-dessous de l'écluse No. 18, et fera faire tous les travaux nécessaires à l'établissement d'une ligne d'embranchement, reliant, en passant par le tunnel, à la voie principale, cet embranchement qui devra avoir dans son ensemble une longueur d'environ 7,500 pieds."

Nulle part la ligne courbe ne doit avoir "un rayon moindre que 1,443 pieds, et la pente ne doit être dans aucun endroit de plus de 42 pieds par mille, soit qu'il s'agisse de la ligne d'embranchement ou de la voie principale qui s'y trouve à proximité; la tranchée doit avoir au moins 24 pieds de large, et les terrassements une largeur de 18 pieds à leur surface supérieure; en outre, les travaux devaient être faits d'un bout de la ligne à l'autre, par les meilleurs ouvriers.

"La compagnie du chemin de fer Grand Occidental s'engage de faire à ses frais l'acquisition du droit de passage nécessaire à la nouvelle ligne, ailleurs que dans les endroits où elle passe sur le terrain du gouvernement. Dans ce dernier cas, la compa-



gnie obtiendra du département des Travaux Publics un titre pour telle quantité de terre fédérale, dont elle pourra raisonnablement avoir besoin pour les tranchées, les terrassements, le drainage, etc., de la nouvelle ligne.

“ La compagnie de chemin de fer, de son côté, devra transférer au département des Travaux Publics toute cette partie de ses terrains, qui se relie à la présente voie, et qui se trouvent à l'est et à l'ouest de la propriété récemment achetée par le gouvernement pour agrandir le canal.

“ Considérant le fait que le gouvernement construit cet embranchement, le tunnel, etc., à la place du pont-levis, comme il en était question d'abord, la compagnie s'engage à renoncer à toutes réclamations auxquelles elle pourrait à l'avenir prétendre, par suite de la longueur plus considérable de la voie, de la ligne courbe, du terrassement, et de toute autre cause quelconque, relativement à la mise en opération ou à l'entretien de la ligne, quand elle se trouvera construite d'après le tracé ci-dessus indiqué.”

Le tunnel a une longueur de 665 pieds, et de 715, y compris les ailes; il est large de 16 pieds clairs, et mesurera 18 pieds de haut au centre, au-dessus du niveau des rails.

D'un bout du tunnel à l'autre, la voie sera presque de niveau; à l'ouest du tunnel la rampe sera d'environ 21 pieds par mille, et à l'est, elle n'excédera en aucun endroit l'inclinaison convenue, savoir, 42 pieds par mille.

Pour obtenir ces rampes, les excavations sur une partie du parcours, au centre de la tranchée, varient de 30 à 35 pieds en profondeur, allant en diminuant aux deux extrémités de la ligne.

Le contrat actuel comprend tous les travaux qui doivent se faire sur la nouvelle ligne pour l'amener au niveau déterminé, entre les points ci-dessus mentionnés.

Pour empêcher qu'il n'arrive aucun accident au canal, comme pour donner suite à tous égards à l'arrangement fait avec la compagnie du chemin de fer, les travaux doivent s'exécuter partout avec les matériaux les meilleurs et les plus solides.

Il n'y a pas le moindre doute que la construction d'un pont tournant eût été le moins dispendieux pour faire arriver le chemin de fer de l'autre côté du canal; mais en tenant compte de la forte déclivité qu'il y aurait eu de chaque côté, et de la grande quantité de voyageurs et marchandises transportée par cette ligne, on se convaincra facilement que le mode de construction adopté restreint considérablement la perspective des accidents qui peuvent arriver, et protège efficacement le public contre les retards qui peuvent entraver les communications, soit par eau, soit par chemin de fer.

La maçonnerie, qui forme les parois du tunnel, a été, dans toute sa surface, portée à une hauteur uniforme sur cette partie des fondations qui se trouvent aux

---

deux extrémités, et au milieu, sur une longueur de cinq cents pieds, elle mesure environ huit pieds et demi.

Le ponceau du chemin de fer, qui livre passage aux eaux de la crique de Dix Milles," a été allongé, et on a fait des excavations d'une étendue considérable pour la nouvelle ligne de chemin de fer.

Les fondations et le plancher de l'écluse No. 18 ont été construits, et les murs ont été portés jusqu'à la hauteur de huit pieds et demi; il a été livré et façonné une grande quantité de pierre; mais ni les fondations de l'écluse No. 17, ni les travaux qui se rattachent au déversoir n'ont été commencés.

Les entrepreneurs de cette section doivent être pressés, en conséquence, de pousser les travaux avec plus de vigueur à l'avenir.

La SECTION No. 13, longue d'environ 2,000 pieds, embrasse la construction de deux écluses, deux déversoirs régulateurs, deux ponts pour chemin de halage, et la formation de bassins sur le côté nord du canal.

A l'écluse supérieure de cette section, il a été fait au moins la moitié des ouvrages en maçonnerie; à l'écluse inférieure, les fondations sont achevées, et il a été posé une rangée de pierres de taille pour les deux murs latéraux; aussi, les fondations du déversoir régulateur sont faites et bien assises, et les travaux, en somme, sont beaucoup avancés.

Les travaux sur cette section sont donnés en sous-contrats, et les entrepreneurs, qui en sont maintenant chargés, n'ont pas besoin d'être beaucoup stimulés à pousser les opérations, bien que l'on doive constamment leur rappeler la nature des travaux spécifiés dans les contrats.

SECTION No. 14, — elle a 1,775 pieds de long; elle comprend la construction des écluses Nos. 21 et 22, deux déversoirs régulateurs, et trois ponts pour chemin de halage, outre la formation du chenal, et de bassins sur le côté nord de la ligne.

En creusant les fondations de l'écluse supérieure (No. 22), on trouva que le fond se composait en partie de roc et en partie d'argile. Le roc se composant d'un schiste tendre qui traversait obliquement la tranchée, on l'enleva, à la partie supérieure, sur une profondeur de six pouces, ainsi que l'argile sur une profondeur de 15 pouces. Ces excavations ainsi pratiquées furent ensuite remplies de béton, dans les deux cas, afin d'obtenir une surface uniforme capable de supporter les poutres des fondations.

Les tranchées pour les palplanches, les vides entre les poutres, ainsi qu'entre les murs latéraux et le roc furent également remplis de béton.

La maçonnerie de l'écluse No. 21, à partir du lac Ontario en montant, a été achevée dans les derniers jours de mai 1876.

Cette écluse a été la première terminée sur la nouvelle ligne du canal.

Tous les ouvrages de cette section ont été depuis achevés, excepté l'un des déversoirs régulateurs, dont la pierre a été taillée.

**SECTION No. 15 :—** Sa longueur est d'environ 2,050 pieds. Elle est située à l'est de la ville de Thorold, dans un ravin qui paraît avoir été creusé en grande partie par les eaux de la crique de Dix Milles.

Elle comprend, dans le parcours ci-dessus mentionné, la construction du canal, le creusement, à l'est du chenal, d'un coursier d'alimentation, ce qui ajoute ainsi un nouveau bras au ruisseau, et toutes les excavations nécessaires pour permettre de reculer la voie du chemin de fer Welland à environ 120 pieds plus à l'ouest.

Elle comprend également la construction de deux écluses, de deux déversoirs régulateurs, de jetées et de culées pour un pont public, de murs de soutènement, etc.

La plus grande partie du ravin en question appartient à la compagnie du chemin de fer Welland, et à l'époque où les travaux furent commencés, sa voie passait au contro.

Ce tracé ayant paru, pour plusieurs raisons, le plus avantageux pour le construction du canal, on stipula dans le contrat que l'on pratiquerait, du côté ouest, une tranchée d'une largeur suffisante pour permettre de reculer la voie sur un terrain où elle ne se trouverait pas à proximité des travaux du canal, mais où elle pourrait en même temps prêter à ce dernier un concours plus efficace.

Ces travaux, nécessairement, furent les premiers entrepris, et d'après leur étendue et leur caractère on dut leur consacrer un temps considérable; le changement de voie, néanmoins, finit par s'accomplir, à la satisfaction même de la compagnie du chemin de fer, avec laquelle, on doit le déclarer, il fut pris des arrangements pour fournir et le ballast et le fer, ainsi que pour faire tout ce qui était nécessaire pour amener la ligne au niveau voulu.

Avant d'opérer ce changement de voie, il devint nécessaire de creuser un fossé de dimension suffisante pour l'écoulement des eaux de la crique de Dix Milles, qui atteignent une hauteur considérable et descendent avec rapidité pendant la fonte des neiges et après des pluies torrentielles d'une longue durée.

Ce chenal se trouve entre le chemin de fer et l'est du canal; les deux côtés sont en maçonnerie à sèche, et dans les endroits où le fond ne se compose pas de roches en place, il est fait de pierre perdue bien entassée, offrant partout une inclinaison de 83 pieds par mille, ou à peu près la même rampe que celle du chemin de fer

La largeur du ravin, quoique considérable, ne l'est pas assez, néanmoins, pour permettre de construire ce qu'on appelle un bassin entre les deux écluses supérieures;

malgré tout, le canal lui-même a une largeur plus qu'ordinaire, et au-delà se trouve un coursier de 58 pieds de large, qui s'y relie à différents points.

On doit remarquer que, bien que le réservoir d'eau en arrière des écluses No. 23 et 24, se trouve au côté est du canal, et que le déversoir au No. 22 se trouve au côté nord-ouest, il y aura dans ce bief un courant oblique dû à la grande abondance de l'eau, dont partie passera au côté sud-est de la dernière écluse, par un conduit fait pour la recevoir.

Dans la tranchée creusée pour l'écluse No. 23, le pondage et les irrégularités furent telles que l'extrémité sud se trouvait à 22 pouces plus bas qu'à un point situé à 260 pieds plus au nord, là où le roc était à la hauteur voulue; en conséquence, on dut poser une couche de béton de 11 pouces d'épaisseur en moyenne dans toute la largeur de la tranchée et sur la longueur ci-dessus mentionnée, afin de fournir un appui solide aux poutres de fondations. On se servit encore de béton pour remplir les vides entre les poutres, ainsi que dans les tranchées transversales et aux endroits avoisinant le roc en arrière des murs.

Il y a beaucoup plus de la moitié de la maçonnerie de cette écluse de faite.

Lorsque fut creusée la tranchée pour y asseoir les fondations de l'écluse No. 24, on s'aperçut que le roc ne présentait pas une masse compacte, et qu'il était d'une formation tellement irrégulière, que son épaisseur variait de 3 à 36 pouces, au-dessous du niveau propre à recevoir les poutres du radier. On a dû remplir cet espace sur toute la largeur de la tranchée d'une couche de béton, mesurant en moyenne une épaisseur d'au moins 18 pouces. On dut également poser du béton entre les poutres, et dans les tranchées traversant les fondations.

Les murs de cette écluse, ainsi que le prolongement de ceux des ailes de la partie supérieure, destinés à servir de culées à un pont public, sont portés à la hauteur nécessaire pour la pose de la pierre de couronnement.

Relativement à cette section, il faut remarquer que, pour éviter de construire un autre pont élevé pour le chemin macadamisé entre Thorold et Clifton, on propose de changer quelque peu le tracé du chemin, sur le côté est du canal, de manière à le faire passer immédiatement au-dessus de l'écluse No. 24, au moyen d'un pont tournant, et sur la même ligne au-dessus du coursier, sur le côté est, et le chemin de fer Welland sur le côté ouest, au moyen de ponts permanents à niveau élevé.

Cette ligne passera à Thorold plus près de la partie commerciale du village, et à partir de l'extrémité est du bief des ponts il s'établira un chemin le long du côté est du ravin pour la commodité des personnes résidant dans le voisinage, comme de celles désireuses d'avoir accès au cimetière de Thorold.

Les déversoirs régulateurs dans cette section ne sont pas encore commencés, et il reste aussi à construire une bonne partie des murs de soutènement. On peut donc

---

dire que cette section est aujourd'hui loin d'être achevée, bien qu'on y ait terminé une grande partie des travaux.

SECTION No. 16,—sa longueur est de 3,500 pieds. Les travaux dans cette section comprennent surtout toutes les excavations qu'il est nécessaire de faire dans l'argile et le roc pour y faire un fossé des dimensions requises par la position de la ligne—la construction d'un aqueduc en syphon donnant passage aux eaux de la crique de Dix Milles, de la pente et des murs de soutènement, etc.

Cette section traverse le même plateau que la présente ligne du canal au-dessus du village de Thorold; mais la tranchée qui s'y trouve pratiquée dans le roc est de beaucoup plus considérable en longueur, et en largeur bien entendu, sans parler de la profondeur de la tranchée, qui est plus grande qu'à l'endroit appelé "Little Deep Cut," par le fait que sa pente se trouve vers l'est.

L'aqueduc sous le canal a été achevé, et on s'en est servi pendant les deux dernières années, ainsi que du fossé qui y communique, et d'une partie de celui creusé sur la section No. 15.

Environ les trois quarts du mur hors de l'eau ont été construits. Les excavations pratiquées dans l'argile sont très avancées, mais il reste encore au moins 40,000 verges cubes de roc à enlever pour compléter les travaux sur cette section.

---

A partir de l'extrémité supérieure de la section No. 16, jusqu'à l'extrémité nord de la tranchée dite "Deep Cut," au sud d'Allanburg, les travaux, pour plusieurs raisons importantes, n'ont pas été donnés à l'entreprise.

En consultant un rapport général fait en 1872, au sujet de l'agrandissement de ce canal, on trouvera qu'il y est constaté que "pour obvier à la nécessité d'abaisser le fond du bief au-dessous d'Allanburg, on recommande d'élever de deux pieds le niveau d'eau."

Cette recommandation fut faite au souvenir assez bien conservé des difficultés qu'on avait éprouvées en creusant ce bief durant l'hiver de 1843-44 et l'hiver suivant, et surtout dans le but d'éviter la nécessité de déplacer les trois ponceaux qui s'y trouvent, et d'en construire d'autres à un niveau plus bas.

Sur la nouvelle ligne, le fond du bief au dessus de l'écluse No. 24 a été fixé, sous l'impression où l'on était que le niveau d'eau actuel serait élevé d'après la recommandation ci-dessus.

Comme il a été décidé depuis que toutes les constructions permanentes au point de partage doivent se faire de manière à permettre que le canal soit creusé à une profondeur nécessaire au passage des navires tirant quatorze pieds d'eau, il est très

évident que le bief entre Thorold et Allanburg ne se trouve pas relativement dans la même position que les niveaux qui se trouvent au-dessous, d'autant plus qu'on ne pourrait porter le niveau d'eau à une plus grande hauteur sans causer des dommages considérables aux propriétés, à une grande distance dans l'intérieur, tandis qu'en abaissant le fond, on rencontrerait toutes les difficultés qu'on a surtout dans le passé voulu éviter.

Après avoir soigneusement examiné la vieille ligne, en vue de l'agrandissement du canal, nous avons été alors plus frappés des difficultés qu'elle présentait qu'après avoir pris communication du relevé général qui en avait été fait précédemment.

Observons que c'est un fait bien connu que son parcours tortueux est souvent une source de graves inconvénients pour la classe des navires maintenant en usage ; aussi, l'alignement du canal, favorable aux grands navires, est considéré comme une amélioration non moins importante que son agrandissement. Pour effectuer même cet alignement sur une petite échelle, il faudrait faire disparaître plusieurs remblais élevés, espèce d'ouvrage que l'on pourrait faire seulement pendant la saison de la navigation, en ménageant d'abord à l'extérieur une levée indépendante, mode de procéder, qui, bien entendu, augmenterait considérablement les travaux à faire.

D'un autre côté, le fait d'enlever les déblais des levées existantes, pour en faire d'autres durant l'hiver, constituerait une entreprise qui, nous le craignons, dans des circonstances semblables et pour un tel objet en vue, amènerait des résultats bien peu satisfaisants ; d'ailleurs, il y a raison de croire qu'en cherchant à relier les vieux déblais et les matières nouvelles entrant dans la formation des levées, soit dans le but de les faire plus hautes ou leur donner plus de solidité, on trouverait en hiver cette opération tout à la fois difficile et très incertaine.

Le déplacement des ponceaux, et leur remplacement par d'autres construits aux mêmes endroits ou dans des positions semblables, seraient aussi entourés, sous les circonstances les plus favorables, de très grandes difficultés entre les mois de décembre et d'avril de chaque année.

Toutes ces considérations, principalement le parcours tortueux de la ligne, et la certitude qu'il est impossible de l'améliorer sensiblement, nous démontrèrent l'à-propos de faire une examen des plus minutieux du pays avoisinant, afin de constater si l'on pourrait trouver une autre ligne présentant moins de difficultés que l'ancienne, et dans ce cas, d'établir la différence probable dans le coût de sa construction.

On découvrit de suite qu'en prolongeant le point de partage en bas jusque dans les environs de Thorold, au lieu de descendre par une écluse jusqu'à Allanburg, on éviterait des frais de creusement très considérables, et l'on obtiendrait en même

temps une ligne, qui, sans être droite, serait des plus avantageuses. Cette ligne nouvelle ou indépendante prend naissance à un point situé à une petite distance en amont de l'écluse de prise d'eau à Allanburg, et se prolonge en droite ligne à l'ouest du village, le long de l'ancien ou premier canal, jusqu'au point appelé "chemin Holland." Sur un parcours d'un demi-mille elle décrit une légère courbe au nord-ouest, lorsque arrivée près du chemin entre Allanburg et Thorold, elle continue à courir presque parallèlement au chemin, sur une distance d'environ trois quarts de mille. De là elle se replie légèrement vers le nord sur un parcours d'environ quatre septièmes d'un mille, jusque dans les environs d'une maison d'école située sur le côté sud du chemin, conduisant à ce que l'on appelle le Pont de Marlatt.

Elle continue ensuite dans une direction nord-est, jusqu'à ce qu'elle vienne à couper le chemin macadamisé de Thorold à Allanburg, à l'extrémité sud-est du pont traversant l'étang de Marlatt.

De là elle se dirige plus vers l'est, et à une distance d'un peu plus d'un quart de mille elle se relie avec l'extrémité supérieure de la section No. 16.

Pour mettre ce plan à exécution on propose de placer l'écluse No. 25, sur le côté sud-ouest du chemin macadamisé, et à un endroit près du pont jeté sur l'étang de Marlatt, à un point situé à près de sept cents pieds au sud de l'écluse, d'établir, pour les besoins de la localité, une série de portes de garde, tant de celles qui seraient requises sur le canal élargi à Allanburg, que de celles qu'il faudrait avoir sur le bief au-dessus de l'écluse No. 24 de la nouvelle ligne.

Au nord de l'écluse, il y aura un aqueduc en siphon à faire sous le canal, de dimensions suffisantes pour maintenir l'eau de l'étang de chaque côté à une hauteur uniforme.

On pourra agrandir les murs en aile inférieurs de l'écluse, afin de faire les culées d'un pont tournant, pour les besoins du trafic passant par le chemin macadamisé.

Près de l'extrémité inférieure de la section No. 17, la ligne du chemin de fer Welland traverse l'étang de Marlatt, sur un pont construit à cet effet.

Cet étang fait partie de la propriété du canal sous le contrôle direct du département des Travaux Publics, mais dans ce bureau on ne peut trouver aucune preuve que l'on ait jamais permis à la compagnie du chemin de fer Welland d'y faire passer sa ligne, ni de s'en approprier aucune partie.

La nouvelle ligne du canal coupe celle du chemin de fer à un point dans cet étang; il semblerait donc juste que si la compagnie du chemin de fer continue par permis à jouir du privilège de faire passer sa ligne à cet endroit, elle devrait établir

à ses frais et dépens, pour lui permettre de traverser la nouvelle ligne du canal, un pont construit de manière à rencontrer l'approbation de ce département.

Il faudra nécessairement ériger un pont tournant au-dessus de la nouvelle ligne, conduisant à la traverse de Marlatt sur l'ancien canal; ce pont sera, on peut le faire observer ici, la seule construction additionnelle qui sera requise par la nouvelle ligne, et dont l'érection est due au fait que le pont jeté sur l'ancien canal devra être encore conservé. Vis-à-vis ce pont, néanmoins, on pourra ménager avec beaucoup d'avantage une série de portes de garde, dont on peut se passer sur la partie plus droite de la ligne.

A cet égard, il est à propos, croyons-nous, de faire remarquer qu'un pont tournant séparé, pour le chemin Holland près d'Allanburg, serait le même, dans l'un ou l'autre cas.

Quant au déversoir régulateur actuel à Allanburg il faudra le défaire et en construire un autre plus en montant et à l'ouest de l'écluse de prise d'eau, dans le but de fournir un approvisionnement d'eau à l'ancien canal.

Au côté est des portes de garde et de la chambre d'écluse, ou au côté ouest du chenal projeté, il faudra ériger un mur de soutènement pour séparer la nouvelle ligne de l'ancienne, comme le terrain disponible ne peut permettre la formation d'un bon remblai en terre, et la levée faite devra présenter, sur une certaine distance, une pente très prononcée, parée en pierre sèche.

Quelques-uns des avantages à tirer de la construction de la nouvelle ligne peuvent s'énumérer sommairement comme suit :

1o. Elle fera disparaître la nécessité de changer le niveau d'eau actuel, entre Allanburg et Thorold, et fermera ainsi la porte à toutes demandes en dommages pour terrains submergés, et autres réclamations de ce genre.

2. Elle sera un peu plus courte, et on lui donnera décidément un meilleur alignement qu'on ne pourrait le faire en utilisant l'ancien canal.

3o. Les ponceaux, ainsi que les terrassements pourraient se faire en été, à une époque où l'on courrait moins de risques et où l'on pourrait faire des ouvrages de meilleure qualité.

4o. Le point de partage pourrait s'étendre sur un parcours d'environ deux milles et demi et formerait une ligne continue, ne présentant aucune interruption, depuis le lac Erié jusqu'aux environs de Thorold.

5o. Elle pourrait se faire à moins de frais, et, dans son ensemble, elle offrirait plus de sûreté, et conviendrait davantage à la grande classe des navires que l'on devra probablement employer sur la ligne.



La construction de la nouvelle ligne, à partir de l'extrémité nord de la tranchée dite " Deep Cut " à aller jusqu'à l'extrémité sud de la section No. 16, y compris le droit de passage, est estimée approximativement à la somme de \$850,000.

L'agrandissement et l'approfondissement du canal actuel, l'érection des constructions indispensables, l'acquisition du droit de passage nécessaire, d'après un calcul approximatif fait sur les mêmes bases que le précédent, devront coûter \$950,000.

En résumé, il y a lieu de croire qu'au point de vue de l'économie dans la construction, et de la certitude que l'on pourra compter sur des travaux de première classe, par le fait que la distance à parcourir sera plus courte, et que la courbe présentera moins de difficultés, le nouveau canal offre des avantages que l'on ne pourrait obtenir à aucun prix en agrandissant l'ancien.

Sa construction, il est vrai, obligera de conserver encore le canal actuel ; cependant, il est tout-à-fait à présumer que l'intérêt sur la différence dans le coût de la construction fera plus que compenser les frais d'entretien de l'ancien canal.

Il est donc à souhaiter à tous égards que la nouvelle ligne, depuis l'étang de Marlatt jusqu'à l'extrémité nord de la tranchée dite " Deep Cut," soit adoptée, et que l'on en donne les travaux à l'entreprise, aussitôt que l'on pourra prendre les arrangements nécessaires.

Entre le Port Dalhousie et Allanburg, il doit y avoir douze ponts traversant le chemin public ; quatre de ces ponts seront construits en haut des ailes supérieures des écluses, deux le seront au-dessus des ailes inférieures ; quant aux six autres, ce seront des constructions séparées ou détachées ; en outre, il y aura deux ponts pour le chemin de fer.

A tous les ponts détachés, le débouché doit être en quatre divisions, qui, réunies, auront une surface égale à celle du canal.

Les deux ouvertures du centre doivent avoir chacune une largeur de quarante-six pieds et doivent former des chonaux navigables.

Les jetées et les culées doivent être faites de pierres posées avec du mortier de ciment hydraulique, sur des fondations de pièces de bois et de madriers placés à un pied plus bas que le fond du canal.

Les jetées du centre et celles d'appui doivent être invariablement parallèles à la ligne passant par le centre du canal, — les premières devant mesurer de 16 à 18 pieds carrés, et les dernières de 15 à 17 pieds de large, sur 9 pieds d'épaisseur, et, dans tous les cas, il sera construit au centre un ponceau arqué d'une largeur variant de 6 à 8

---

pieds, et d'une hauteur de huit, sur une ligne en alignement avec celle du canal. Les jetées servant d'appui au mécanisme du pont tournant, ainsi que les culées seront aussi construites en pierre.

Il y aura, aux quatre angles du pont, des jetées à parapet en pierre, dont l'une à chaque extrémité du pont, présentera une cavité pour que le mécanisme s'y adapte, et les ailes des culées devront atteindre la même hauteur que les jetées à parapet.

Entre les jetées du centre et celles d'appui, tant en montant qu'en descendant, il faudra asseoir des caissons pour supporter les défenses de chaque côté, et pour protéger les diverses parties des travaux. Au centre des caissons, longitudinalement, il faudra établir un débouché libre de tous obstacles, et ménager des ouvertures transversales avoisinant les jetées du centre et celles d'appui, et aussi ailleurs, ouvertures qui devront avoir une forme et des dimensions telles qu'elles pourront fournir, avec celles du centre, une surface au moins égale à celle des arches pratiquées dans la maçonnerie.

Les jetées d'appui devront être protégées au moyen de pilotis, ou de coudes façonnés et enfoncés dans la terre et que l'on devrait recouvrir de fortes pièces de bois et lier ensemble avec de bons pilotis d'ancrage enfoncés dans la levée.

Pour protéger le pont et les jetées directrices, il faudra faire des palées de pilotis—aux approches de la jetée du centre et d'appui,—à des distances convenables en amont et en aval.

Le tablier de tous les ponts sur chemins publics doit être fait sur le principe des "ponts à treillis de Howe." La partie mobile des constructions détachées devra avoir une longueur capable de traverser les deux chenaux navigables, et celles des écluses devront avoir une longueur requise par les circonstances.

Dans tous les cas, les liens inférieurs, les poutres du tablier, et les longrines devront être de fer battu, formant des pièces d'une longueur uniforme et commode, et disposées de façon à pouvoir être remplacées immédiatement en cas d'accident.

Les liens supérieurs, les contre-fiches, et toutes les longrines nécessaires à assujettir le tablier, doivent être en bois.

Par cet arrangement, les parties des ponts qui sont les plus sujettes aux accidents peuvent être réparées immédiatement, ou remplacées par les ouvriers ordinairement employés sur le canal. D'ailleurs, comme il est décidé que le tablier des ponts, qui est la portion qui est la plus sujette à se détériorer, doit être en fer, les constructions seront plus durables, tout en possédant tous les avantages que l'on pourrait attendre d'un pont fait en grande partie de bois,

Les cadres destinés à servir de supports aux câbles de suspension, doivent être faits en bois et en fer reliés ensemble, et, sur les traverses au milieu on pourra établir un sémaphore servant tant pour le chemin que pour le canal.

Pour la sûreté du public, on a décidé de poser en travers du chemin une barrière se fermant d'elle-même, lorsqu'un pont sera ouvert pour laisser passer les navires, et qui ne s'ouvrira pas entièrement tant que le pont n'aura pas repris sa position, ce qui permet alors de le traverser sans danger.

Cette barrière servira encore à faire passer la corde de halage par-dessus les parapets et les portions élevées des parties stationnaires de la construction.

Le mécanisme pour faire tourner le pont se placera sur un côté du centre et sera disposé de manière à ce qu'une seule personne puisse le faire fonctionner.

Dans tous les cas les plateformes tournantes seront faites d'après le même modèle, et les parties principales du tablier de tous les ponts seront respectivement toutes pareilles, de manière qu'en ne gardant en main qu'un assortiment comparativement peu considérable des différentes pièces de chaque espèce, on en aura assez pour tous les besoins qui se présenteront.

La partie fixe de la plateforme au-dessus des fossés latéraux devra se faire à l'aide de solives, sur lesquelles on posera et assujétira le plancher en madriers; il devra aussi y avoir une longrine arrondie de chaque côté et une main courante au-dessus avec un lieu intermédiaire.

On se propose de donner les contrats pour la construction de ces ponts de bonne heure le printemps prochain.

---

SECTIONS Nos. 21 et 22:—Ces sections mesurent en longueur un mille et neuf dixièmes, comprenant cet endroit du canal entre Allanburg et le port Robinson, et appelé "Deep Cut." Elles constituent la partie nord de ce qui s'appelle la "Division Sud," qui s'étend jusqu'au Port Colborne, et se trouvent sous la surveillance immédiate de M. W. G. Thompson, dont le rapport sur les travaux est ci-annexé et marquée B.

Ces sections comprennent le creusement du fond à trois pieds au-dessous du seuil de l'écluse de Port Colborne, et l'augmentation de la largeur surtout sur le côté ouest à cent pieds sur cette profondeur. Le côté du canal au-dessous du niveau du chemin de halage devra avoir une pente de deux horizontales à une verticale, et le côté ouest au-dessus de cette ligne en aura une de deux et demi horizontales à une verticale. Pour obtenir ces pentes, il a été jugé nécessaire d'enlever

---

1,400,000 verges cubes de matières, à prendre moitié au-dessus du niveau du chemin de halage, et moitié au-dessous.

On a imaginé cette pente douce à la partie supérieure du remblai pour le décharger, et en quelque façon pour obvier aux éboulis ou tassements auxquels ont été assujétis de temps à autres les remblais de cette tranchée, depuis que ce canal a été construit.

La partie supérieure de l'ouvrage est presque finie, et environ les trois quarts des matières au-dessus du niveau du chemin de halage ont été enlevés, bien qu'une quantité considérable de ce qui en reste s'étend encore sur toute la surface du fond.

Une grande partie des matières enlevées avec le dragueur ont été transportées dans des chalands descendant la rivière Welland jusqu'à Chippewa, et jetées dans les rapides de la rivière Niagara, au-dessus des chutes.

On doit faire observer ici que la tranchée pratiquée à travers ce plateau a causé beaucoup plus d'inquiétude qu'aucune autre partie de la ligne, par suite des éboulis et des tassements qui se sont produits de temps à autre dans ces remblais, qui, dans certains endroits, atteignent une hauteur de près de soixante pieds au-dessus du fond du canal.

Ces éboulis, dans certains cas, ont laissé d'abord apparaître si peu de débris qu'on avait peine à les distinguer des crevasses produites par le soleil, qui avaient continué à s'élargir graduellement pendant des années ; dans d'autres cas ces éboulis se sont produits soudainement et dans des endroits où l'on n'en avait jamais remarqué d'indices, et, dans un cas, où le remblai s'était fortement recouvert de gazon pendant une période de plus de treize ans.

On a également soulagé le remblai est de la tranchée, en ôtant de sa surface sur une certaine épaisseur environ quarante pieds de large de terre, et en donnant plus de pente au talus, d'après un contrat donné à cet effet.

Dans ce cas, pendant que les travaux avançaient, on jugea à propos de transporter une grande partie des matières au nord, ou à l'extrémité inférieure de la tranchée, au lieu d'acheter de bon terrain pour les déposer, ou d'avoir recours au chemin macadamisé entre Allanburg et le Port Robinson.

Depuis que les remblais ont été soulagés, l'eau du canal, à certaines époques, a été aussi basse qu'elle devra probablement jamais l'être pendant la saison de la navigation ; malgré tout, on n'a pas remarqué d'indices d'éboulis.

Ces lieux se trouvent indubitablement dans des conditions nouvelles ; mais le fait que les remblais sont demeurés intacts pendant un certain temps, ou même pendant

plusieurs années de suite n'est pas nouveau, de sorte que, malgré le changement survenu dans ces conditions, il n'est pas absolument certain que l'état de choses actuel doive continuer.

Il est bien vrai que le fait d'avoir donné plus de pente aux talus soulage jusqu'à un certain point le remblai ; une plus grande surface, néanmoins, se trouve ainsi exposée à l'action de la pluie, et aux effets dévastateurs de l'eau de surface lors des dégels.

Cependant, lorsqu'ils auront demeuré pendant quelques années sous l'influence directe de l'atmosphère, on ferait bien de les inspecter de nouveau, et on pourrait alors tenter d'y semer de la graine de mil et de trèfle avec quelque chance de succès ; mais il est à peine possible qu'aucune herbe puisse pousser sur un fond comme celui que l'on rencontre dans cette tranchée, lorsqu'il se trouve d'abord à découvert.

SECTION No. 23,—elle est longue d'un mille environ ; elle s'étend à partir d'un point près de l'extrémité sud de la tranchée appelée " Deep Cut " jusqu'à un autre point situé un peu au sud du pont flottant du chemin de halage au-dessus du Port Robinson, et comprend la construction des culées et des jetées pour un pont tournant, ainsi que les travaux et les ouvrages nécessaires pour une série de portes de garde près de son extrémité nord, sans parler du creusement et de l'élargissement du chenal, de l'enlèvement des culées du pont tournant actuel, ainsi que des murs, portes, etc., qui se rattachent à la vieille écluse de prise d'eau.

Le but principal en construisant des portes de garde dans le voisinage de Port Robinson c'est de retenir l'eau dans la partie nord du canal, dans le cas où l'extrémité supérieure ou sud viendrait, pour une raison ou une autre, à se vider ; et pour obtenir ce résultat, il est évident qu'elles doivent se trouver placées au nord de la partie qui débouche dans la rivière Welland.

En présence de ces faits, on a choisi pour leur construction un emplacement près de l'extrémité sud de la tranchée dite " Deep Cut," et afin de pouvoir compter avec certitude sur la présence constante de surveillants à cet endroit, on propose d'y placer également le pont tournant.

On trouvera sans doute cet arrangement très avantageux dans l'intérêt de la navigation, bien qu'il ne puisse pas tout-à-fait convenir à quelques personnes qui résident sur le côté ouest du canal ; néanmoins, quand on voudra se rappeler qu'il sera établi des chemins pour se rendre directement au pont ou pour en revenir, il y a lieu de croire que le changement paraîtra éminemment avantageux au public.

Le débouché à cet endroit se composera de quatre divisions, les deux ouvertures au centre devant avoir chacune quarante-six pieds de large, au niveau présumé du lac Erié, et les ouvertures latérales, dix-huit pieds chacune. Les murs latéraux

devront être en maçonnerie, portée à une hauteur suffisante pour servir d'appui au pont tournant, ainsi qu'aux constructions permanentes à chacune de ses extrémités.

La porte de chaque ouverture sera en une seule pièce, et le tout devra être disposé de manière que les portes, lorsqu'on ne s'en servira pas immédiatement, devront occuper une position horizontale dans les renforcements pratiqués à cet effet dans le fond.

Il a été fourni, livré et préparé des quantités considérables de bois de charpente, pierre et autres matériaux pour les fondations, murs, etc., des portes de garde, et il a été pris des arrangements pour procéder aux travaux. Mais par suite d'une décision prise pour que l'eau ne fut pas retirée du canal cet hiver, on a discontinué la préparation des matériaux.

Il est bon, néanmoins, de faire observer que, vû l'impression où l'on était, que l'on gagnerait quelque chose en procédant aux travaux cet hiver, on avait recommandé d'élever une digue de chaque côté de l'emplacement où se feraient les travaux, et de pratiquer un fossé autour pour y faire passer l'eau, mais l'échec probable que l'on éprouverait en tentant, entre la clôture et l'ouverture de la navigation, une entreprise si peu nécessaire et en même temps si hasardeuse, sans parler des frais qui en seraient inséparables, a fait renoncer à l'adoption de cette recommandation.

Les excavations pour l'agrandissement du canal ont marché avec assez de célérité; une grande partie de celles qu'il a fallu faire au-dessus de la surface de l'eau sont presque achevées, et environ le tiers de la quantité des matières à enlever pour l'élargissement et le creusement du prisme l'a été, et on les a déposées à des endroits dans le voisinage où il y avait des bas-fonds à remplir.

SECTION No. 24:—Sa longueur est d'environ un mille. Les travaux qu'il y a à faire comprennent surtout l'élargissement et l'approfondissement du prisme du canal, la formation d'un chemin de halage, de remblais, l'établissement des tranchées et des fossés d'écoulement, etc.

Au moins la moitié des excavations à faire au-dessus du niveau de l'eau est achevée et au moins le tiers de la quantité des matières qu'il est nécessaire de faire disparaître pour élargir et approfondir le canal a été enlevé, et il a été pris des arrangements tels qu'ils nous font croire que les opérations progressent d'une manière favorable.

SECTION No. 25:—Elle comprend l'élargissement et le creusement du canal sur un parcours d'un mille au moins, la formation d'un chemin de halage et de remblais, faire des tranchées, l'enlèvement des culées, des poteaux de défense, etc., qui se rattachent

aux deux ponts tournants actuels, et la construction des piliers et culées nécessaires au nouveau pont qui doit donner passage au trafic du chemin dit "Quaker Road."

Il y a actuellement deux ponts dans les limites de cette section; le pont d'en haut, appelé le pont de Burgar, est réellement très peu utile, excepté comme voie de communication commode, donnant accès à un territoire de bien peu d'étendue, comparativement parlant, qui se trouve entre la rivière Welland et le canal. Ce pont a été regardé depuis longtemps comme un ouvrage dont les frais de construction et d'entretien seraient profitables à bien peu de personnes; en conséquence, son déplacement, quand on l'envisagea sous son aspect particulier et positif ne laissa guère de doute sur la justesse de l'appréciation qu'on en avait fait.

Il fut donc convenu que si l'on pouvait prendre des arrangements satisfaisants au sujet de l'acquisition du terrain sur le côté est du canal, et que si des protestations trop fortes ne se faisaient pas entendre de la part du public, on pourrait peut-être s'en passer complètement,

Après un certain temps on prit des arrangements, on fit l'acquisition du terrain, et la vente de cette partie de l'allocation du chemin, entre les Ponts Burgar et Quaker, fut autorisée par les conseils du township et du comté; en conséquence, il ne sera plus besoin d'avoir un pont au chemin Burgar.

La disparition de ce pont, tout en n'intéressant directement la localité que fort peu, est, néanmoins, d'une très grande importance pour la navigation, et réduira considérablement les dépenses à faire actuellement pour les constructions, et diminuera également leurs frais d'entretien à l'avenir.

Il a été livré une grande quantité de pierre, dont une partie a déjà été façonnée pour les culées et les piliers du pont au chemin dit Quaker Road; mais les arrangements généraux pris pour faire avancer cette partie des travaux ont été discontinués, dès que l'on sut que l'on ne retirerait pas l'eau du canal cet hiver.

Toutes les excavations sur cette section ont été poussées avec vigueur; la plus grande partie de celles qu'il y avait à faire au-dessus du niveau de l'eau sont déjà achevées, et au moins la moitié de la quantité des matières qu'il fallait faire disparaître pour élargir et creuser le canal, a été enlevée.

SECTION No. 26,—elle comprend surtout l'approfondissement et l'élargissement du chenal sur le parcours d'un mille environ, sur le quart inférieur duquel doit se prendre de chaque côté la largeur qu'il faut donner au chenal; de là en montant, comme il ne se trouve généralement qu'une levée entre le canal et la rivière Welland, la largeur qu'il faut donner au chenal ne se prendra que du côté ouest.

Cette partie des travaux a marché avec assez de célérité, depuis qu'ils ont été donnés à l'entreprise dans le mois d'août dernier, et jusqu'ici on a trouvé les excavations qu'il y avait à faire plus faciles qu'on se l'imaginait à l'époque où furent reçues les soumissions.

SECTIONS Nos. 27 ET 28,—ces sections n'ont pas encore été données à l'entreprise; elles comprennent l'élargissement et l'approfondissement du chenal sur un parcours de près de deux milles, y compris l'érection de plusieurs constructions considérables et importantes, qui toutes ont un certain rapport avec le creusement projeté pour donner passage aux navires tirant quatorze pieds d'eau.

En consultant le rapport général fait au sujet de l'élargissement et de l'approfondissement de ce canal, et dont il a été question auparavant, on y verra que l'on recommandait d'abaisser le fond du présent aqueduc sur la rivière Welland, pour donner passage aux navires tirant douze pieds d'eau, et de construire une sorte d'aqueduc séparé pour fournir l'approvisionnement d'eau nécessaire, et "construit de manière à ce qu'il fût à peu près de niveau avec la surface de la rivière."

Il y a tout lieu de croire que cette recommandation aurait pu être adoptée avec avantage; mais il est probable qu'elle aurait occasionné des dépenses plus considérables qu'il n'aurait fallu, attendu qu'on aurait eu besoin d'un tirant d'eau plus fort dans un espace de temps comparativement plus court.

On proposa alors de réduire le sommet des arcs de dix à douze pieds, sur l'espace de vingt pieds au centre du chenal, et de les assujétir ensuite au moyen de fortes bandes de fer battu, enfoncées dans la pierre, etc.

Les voussoirs des arches ayant une largeur de deux pieds et demi de base, on pourrait les réduire sur la profondeur de la manière indiquée, mais il semble assurément que ce sont là les extrêmes limites auxquelles on pourrait raisonnablement porter ces réductions.

Si cette manière de voir est correcte, et on ne saurait raisonnablement en douter, il est évident que le seul moyen d'arriver à ce but, ce sera de construire un nouvel aqueduc, adapté à tous les besoins d'une classe de navires de dimensions plus considérables.

La construction actuelle est supportée par quatre arches, ayant chacune une ouverture de quarante pieds, et une hauteur de sept, dont le côté inférieur dans les parties centrales a au moins cinq pieds au-dessous de la surface ordinaire de l'eau, de manière que le tout forme dans son ensemble une sorte de digue, avec des ouvertures au bas, de dimensions telles qu'elles offrent à peine une issue au volume d'eau nécessaire.



La rivière, bien que son cours presque partout soit lent, et que l'eau à certaines époques soit plus haute sur le côté est que sur le côté ouest de l'aqueduc. cependant, lors de la fonte des neiges et pendant les crûes, elle s'élève souvent à une hauteur très considérable du côté ouest, ou à sa partie supérieure. La rivière ne peut d'ailleurs trouver d'autre issue qu'en passant sous le canal, et même son volume ordinaire d'eau devra y trouver un passage lorsque ces travaux seront en voie de construction.

On doit encore faire observer que le cours de la rivière et du canal ainsi que leur position respective, à l'égard de la ville de Welland, après une étude approfondie des lieux, nous porte à conclure que le seul endroit que l'on puisse avantageusement choisir, c'est le lit même de la rivière, à un point situé à soixante-dix ou quatre-vingts pieds à l'ouest, ou à la partie supérieure du ruisseau du côté de la construction actuelle. Si l'on fait choix de cet endroit, l'entrée au nord se trouvera à peu près au point actuellement occupé par l'écluse entre le canal et la rivière.

Les arches pratiquées dans le nouveau canal devront avoir environ trois pieds plus bas que celles du canal actuel, et les fondations devront être aussi plus profondes, de manière à fournir à l'eau de la rivière un espace suffisant pour qu'elle y passe librement.

Le corps de la nouvelle construction, ou cette partie qui forme le prisme du canal, devra avoir une largeur moyenne d'environ quatre-vingt-deux pieds, et la ligne du fond se trouvera à cinq pieds et un quart au-dessous de la surface ordinaire du niveau de la rivière Welland.

Pour ne pas empêcher l'eau de couler, et de mettre en même temps à sec une partie du lit du canal, lorsque les travaux progresseront, on recommande d'élargir le chenal du côté nord, en draguant autant qu'on le pourra faire utilement et que les circonstances le permettront, et en même temps d'approfondir la superficie entière que devront occuper les travaux, jusqu'à douze ou dix-huit pouces de la ligne de fondation projetée.

La nouvelle construction devra avoir six arches, et elle devra se faire en deux parties ou à deux époques différentes. La première partie devra comprendre la culée du sud et les ailes, ainsi que trois ou peut-être quatre des arches. Le pilier nord devra être ce que l'on peut appeler—en l'absence d'une expression plus correcte—un pilier-culée, de dimensions telles qu'il puisse résister la poussée de l'arche, et construit de manière à empêcher qu'il ne cherche à se déplacer et à glisser sur ses fondations.

L'espace que devra couvrir la seconde partie des ouvrages, devra être suffisamment protégée par des batardeaux, et l'on a eu soin de construire l'extrémité nord de

la digue, ainsi que celle sur le côté est, aussi étroites que les besoins et les circonstances le permettront, afin de ménager une ouverture aussi considérable que possible pour l'écoulement de l'eau de la rivière.

Il y a raison de croire qu'en suivant cette marche on pourra asseoir sûrement les fondations, et la maçonnerie des culées, piliers et arches, et porter partie des murs latéraux jusqu'à une hauteur dépassant la ligne des hautes eaux; et alors on pourra faire les mi-ares, et après leur avoir donné le temps de prendre leur assiette, on pourra poser les clefs, puis disposer de l'espace sous les arches, et enlever les digues afin de faire passer l'eau de ce côté.

On pourra ensuite enfermer la seconde partie des ouvrages au moyen de digues et assécher le terrain; après quoi, on posera les fondations, et on portera la maçonnerie à la même hauteur que celle des premiers ouvrages, auxquels on les reliera.

Ce mode de procéder aux travaux exposera indubitablement à certains risques, mais la construction d'un ouvrage de ce genre, dans toutes les circonstances analogues, doit être une entreprise qui présente toujours de certaines difficultés.

Il y a cependant tout lieu de croire par les forages qui ont été pratiqués que l'on peut trouver de bonnes fondations à la profondeur requise, fait qui par lui-même comporte une signification telle qu'on ne saurait concevoir de doute sur le succès des travaux à faire.

L'écluse à cet endroit doit être enlevée, vu qu'elle occupe maintenant un terrain qui se trouve beaucoup en dehors de la ligne qui conduit au nouvel aqueduc projeté; en conséquence, si l'on conserve pour les navires cette voie de communication, comme il faudra bien le faire, il faudra construire une autre écluse.

On peut construire, croit-on, cette nouvelle écluse, en la plaçant sur le même côté et dans la même ligne que l'ancienne, mais plus en remontant la rivière, et en faisant un léger détour en dedans de l'entrée qui y conduit.

Il est probable qu'en approchant de l'extrémité sud du nouvel aqueduc on se trouve dans la nécessité de changer de place le pont tournant à Welland, en le mettant dans un endroit situé plus en remontant, ou au sud de son emplacement actuel, et de disposer alors les piliers de telle façon à avoir deux arches, comme la chose doit se pratiquer à d'autres ponts sur le chemin.

L'aqueduc en siphon qui passe sous le canal, à une petite distance au sud du pont actuel à Welland doit être enlevé ou abaissé, ou bien on devra pratiquer un nouveau débouché gagnant la rivière sur le côté est, pour le fossé en arrière, qui part d'un point situé près de la jonction et va en descendant.

Pour élargir cette partie du canal entre Welland et la jonction du fossé principal avec le fossé d'irrigation, les travaux d'élargissement, sur presque toute la longueur de ce parcours, doivent se faire sur le côté ouest, ce qui, dans certains endroits, obligera de prendre le terrain actuellement occupé par l'ancien canal, servant aujourd'hui de coursier supérieur au pouvoir d'eau qui est loué.

De fait, ou il faudra creuser un autre coursier alimentaire sur presque toute la longueur de ce parcours, ou il faudra faire l'acquisition des moulins, question qui mérite bien d'être considérée, vu qu'il n'est pas du tout improbable que le parti d'acheter les moulins soit regardé comme le plus avantageux.

En vertu d'un ordre du Conseil Privé, en date du 9 mai 1871, la compagnie du chemin de fer du Sud du Canada a obtenu la permission de construire et d'entretenir un pont tournant sur le canal Welland, près de sa jonction avec le fossé d'irrigation, et aussi le droit de passage sur la propriété du canal, à certains termes et conditions, entre autres aux suivants :

“ La compagnie sera tenue de construire une jetée intermédiaire convenable et des culées en maçonnerie, d'après un plan qui devra être soumis à l'approbation du ministre des Travaux Publics, à toute époque où le gouvernement pourra demander que les travaux se fassent.”

“ Que si le département des Travaux Publics le décide ainsi, la compagnie devra établir un pont tournant, construit de manière à offrir, lorsqu'il sera ouvert, *deux issues libres*, mesurant chacune 45 pieds de largeur entre le pilier du centre et les culées.”

“ Que la compagnie devra exécuter, à ses propres frais, tous les travaux d'excavation nécessaires pour creuser et tenir ouverts ces deux chenaux, à une profondeur propre à la navigation des canaux, ainsi qu'à la construction du pilier de centre, des culées, des piliers de défense, et autres ouvrages nécessaires.”

“ Que les deux chenaux devront être creusés à travers le terrain occupé par le chemin de fer, et à telle distance de chaque côté que le département des Travaux Publics pourra le juger nécessaire pour le passage facile et convenable des navires.”

“ Que la compagnie devra construire et entretenir tous les ouvrages se rattachant directement ou indirectement à ce pont, et creuser telle longueur du canal de la largeur et de la profondeur requises pour la navigation que les travaux de la compagnie pourront, selon l'opinion du département des Travaux Publics, rendre nécessaire, et elle devra aussi construire un chemin de halage de chaque côté du canal à travers l'espace occupé par le pont, ou les autres ouvrages qui s'y rattachent à ses frais et dépens, etc., etc., etc., etc.”

Le 11 de novembre 1876, la compagnie a été informée par une lettre du secrétaire, "que pour permettre la construction à cet endroit de piliers permanents, de culées et autres travaux se rattachant à un pont, le niveau de l'eau du canal serait abaissé (autant que les circonstances le permettraient) à la clôture de la navigation de 1877."

"C'est pourquoi, il devient impératif que votre compagnie prenne les moyens et les précautions nécessaires pour exécuter ces travaux dans l'espace de temps mentionné plus haut, depuis décembre 1877 jusqu'à l'ouverture de la navigation dans le printemps de 1878.

"Le nouveau canal devra être sur tous les ponts permanents, de 1,900 pieds carrés, et les fondations devront être placées de manière à se trouver à au moins 15 pieds sous le niveau de l'eau."

"La partie mobile ou tournante du pont devra être construite de manière à pivoter sur un pilier dans le centre du canal; de chaque côté de ce canal il devrait y avoir une ouverture libre d'au moins 46 pieds de large pour le passage des navires:

"L'on peut obtenir la plus grande superficie pour le passage de l'eau au moyen des ouvertures de chaque côté, sur lesquelles le pont peut être jeté."

"Il doit être bien compris que la compagnie devra soumettre à l'approbation de ce département (à quatre mois de cette date) un plan détaillé des piliers, culées etc., ainsi qu'une description du genre des travaux qu'elle se propose d'exécuter."

L'agrandissement du chenal à la Jonction, ainsi que la proximité du passage du chemin de fer en allant au pont du chemin qui aboutit par où passe le trafic ont fait en sorte qu'il serait avantageux pour la sécurité et la commodité du public, ainsi que pour la navigation, de faire un changement quant à l'emplacement de ce pont.

On pourrait le changer en construisant ce pont immédiatement au sud de l'embouchure du canal d'alimentation, où le trafic traverserait en droite ligne avec le remblai, et sans être obligé de passer sur le pont tournant jeté sur l'écluse près de cet endroit.

Les sections Nos. 29, 30, 31 et 32 sont situées entre la jonction et Ramsy's Bend; elles comprennent trois milles et trois quarts; sur toute cette longueur les travaux ne consistent qu'à enlever du remblai ouest une langue de terre d'environ cinquante pieds de largeur, à creuser le fond du canal actuel de deux à trois pieds dans toute sa longueur, à jeter les déblais sur le côté ouest, pour en faire un chemin de halage, et à creuser les fossés en arrière.

La section No. 29 est terminée et les travaux de la section No. 30 sont bien avancés, excepté le creusement du fond qui reste encore à faire dans sa plus grande étendue. Sur cette dernière section, le chemin de fer Grand Occidental traverse le canal sur un pont tournant, construit dans ce but.

Cette compagnie, en vertu d'un ordre du Conseil Privé, a obtenu la permission de construire et entretenir un pont tournant sur le canal Welland, ainsi que le droit de passage sur les propriétés du canal, aux mêmes termes et conditions qui ont été déjà mentionnés, à l'égard du chemin de fer du Sud du Canada.

Le 11 novembre dernier, le gérant général a reçu avis que l'on s'attendait à ce que la compagnie commençât de suite à construire les piliers permanents, les culées et les autres travaux spécifiés dans les conditions en vertu desquelles on avait accordé la permission de traverser le canal.

La section No. 31 est aussi bien avancée, l'élargissement du canal, au-dessus comme au-dessous du niveau de l'eau, est presque terminé; mais il reste encore à creuser le chenal de deux à quatre pieds en moyenne, sur presque toute son étendue; ces travaux demandent beaucoup de temps.

La section No. 32, au mois de décembre dernier, était presque aussi avancée que la section No. 31; mais le 5 courant (janvier 1877), un éboulis à l'extrémité de la section, a beaucoup changé l'aspect des travaux. Une grande partie du déblai jeté sur le côté ouest s'est tassé et a poussé la levée vingt pieds ou plus dans le canal. A environ 300 pieds au sud et 700 pieds au nord du centre de l'éboulis toutes les indications du tassement de la levée ont cessé.

La quantité de matières poussées dans le canal a été portée à 23,400 verges cubes.

On attribue cet éboulis à plusieurs causes,—l'une d'elles est la hauteur du remblai, et sa proximité du bord de la tranchée,—une autre de ces causes consiste dans le mauvais fond; mais la principale, paraît-il, est d'avoir abaissé l'eau au niveau du lac Erié, avant que les matières draguées, jetées sur la levée, se fussent solidifiées.

L'aqueduc en siphon de Lyon's Creek, qui traverse le canal dans la section No. 31, doit être déplacé, mais ces travaux ne forment pas partie du contrat.

Le vieil aqueduc est considéré comme trop petit pour donner l'issue nécessaire à l'eau pendant les crues. Ainsi, on devra en construire un d'une plus grande dimension à un plus bas niveau. Il devra être construit de manière à pouvoir résister à la pression ascendante de l'eau, si on asséchait le canal.

Les sections Nos. 33, 34 et 35 sont situées entre Ramsy's Bend et au nord du havre à Port Colborne,—les contrats pour une partie du canal ne sont point encore donnés. Ces sections ont en tout à peu près deux milles et deux cinquièmes de long, et plus des trois cinquièmes de ce parcours consisteront en des tranchées taillées dans le roc; le fond actuel est de 15 à 18 pouces plus haut que les buses de l'écluse d'entrée, et à ce niveau la tranchée a de 56 à 58 pieds de largeur.

L'écluse d'entrée se trouvant située à un endroit où les rues, parallèles à la méridienne, sur les côtés du havre de Port Colborne, ne sont pas assez spacieuses pour permettre la construction de canaux de dérivation d'une capacité suffisante pour alimenter le canal, nous avons cru devoir faire un relevé soigné de la localité, afin de choisir l'endroit le plus propice.

Nous allons faire la description des différents endroits qui ont paru les plus favorables, dans l'ordre qui suit :

1. Immédiatement en aval du village de Stone Bridge, la direction du canal est à peu près sud-ouest, puis elle s'incline vers le sud; l'angle ainsi formé paraît offrir un emplacement pour une écluse, que l'on pourrait faire en grande partie pendant l'été; et l'on considérerait le coude adjacent du chenal comme assez spacieux pour alimenter le canal.

En adoptant ce projet le flux de l'eau entre port Colbourne et Stonebridge ne serait intercepté que par les trois ponts qu'il y aurait entre le lac Erié et l'écluse.

On craint, néanmoins, que les variations soudaines et fréquentes du niveau de l'eau que la tranchée aurait à subir, pourraient endommager la consistance des côtés, surtout, parce qu'à certains endroits la matière est argileuse, et qu'à d'autres il y a des couches d'argile durcie entre les lits de roche.

2. L'autre endroit où ce projet pourrait être mis à exécution, sans nuire aux propriétés privées, se trouvait à une petite distance du village bien bâti de Port Colborne, où le gouvernement possède une grande étendue de terrain sur le côté ouest du canal.

À ces endroits on pourrait creuser un canal sur le côté ouest pour l'usage de la navigation, ceci permettrait de faire des barrages, et de construire pendant l'été une écluse dans le canal actuel.

Ce chenal temporaire pourrait faire partie du canal d'alimentation après la construction de l'écluse.

Il y aurait sans doute beaucoup de difficultés à faire des batardeaux étanches, ainsi que des risques à courir, pour empêcher l'inondation des travaux; mais on a raison de croire que cela pourrait se faire.

Cette location, néanmoins, est sujette aux mêmes inconvénients que l'autre endroit, mais ils ne seraient pas aussi considérables. Il y aurait encore deux ponts entre le havre et l'écluse,—l'un appartenant au chemin de fer de "Buffalo et Lac Huron," que l'on ne pourrait éviter sans beaucoup de travaux et de dépenses,—l'autre est un pont public auquel plusieurs des habitants de Port Colborne sont si attachés, autant par intérêt que par sa commodité, qu'il est bien douteux qu'ils consentissent de bonne volonté dans n'importe quelles circonstances à en changer la location.

Nous avons attiré l'attention sur ces deux endroits, principalement pour démontrer qu'il a des difficultés à exécuter ces travaux, même en choisissant l'endroit le plus favorable.

Nous avons déjà dit que l'espace entre les rues à l'est et à l'ouest du canal était trop étroit pour y permettre la construction de canaux assez spacieux pour alimenter le canal.

Il serait peut-être avantageux de ne pas toucher à l'écluse actuelle et d'en bâtir une autre plus grande, entre la première et le côté ouest, et d'acquérir en même temps assez d'espace des propriétaires voisins pour y établir une rue.

En adoptant ce projet, il est tout probable qu'il ne serait pas nécessaire d'élever un barrage d'un côté à l'autre du bassin, et que l'écluse pourrait être construite pendant la saison de la navigation, lorsque le temps est le plus favorable à cette espèce de travaux. L'économie que l'on pourrait effectuer justifierait l'emploi d'une somme considérable à l'acquisition du terrain nécessaire.

Pour l'alimentation du canal, on pourrait creuser une tranchée du côté qui offrirait le plus d'avantages, à l'est ou à l'ouest du canal et du havre.

On pourrait y construire un pont tournant d'une seule arche qui pivoterait sur un pilier entre l'écluse actuelle et la nouvelle.

Le chemin de fer de Buffalo et Lac Huron (maintenant loué au Grand-Tronc) possède un pont sur ce canal près de l'écluse à Port Colborne.

Avant sa construction, il appert qu'il a été échangé (on 1852-53), au sujet de son passage à cet endroit, une correspondance considérable entre la compagnie et le bureau des commissaires des chemins de fer.

Les commissaires s'y sont, néanmoins, fortement opposés et ont prévenu la compagnie qu'aussitôt que l'on adopterait le niveau du lac Erié, le chemin de fer serait souvent obstrué par le passage constant des navires dans le bassin intérieur," "qu'il ne lui serait pas permis de nuire à la navigation du canal," et ont terminé en disant "que les commissaires, tout en s'opposant fortement à cette location du pont,

—croyaient devoir dire, que si la compagnie persistait dans le dessein de le construire près de l'écluse de prise d'eau, il devait être au moins à 180 pieds de l'aile de l'écluse."

Il n'appert pas, néanmoins, que le département des Travaux Publics ait accordé la permission de passage à cet endroit; quoique ce département, d'après l'acte des Travaux Publics, ait seul le contrôle du canal Welland et des propriétés qui y aboutissent.

La seule allusion à ce sujet se trouve dans le rapport annuel du Commissaire des Travaux Publics du mois d'août 1852. On y lit ce qui suit:

" Lors de la dernière inspection de l'ouvrage, (le canal Welland) les soussignés ont remarqué que la ligne du canal allait être traversée par deux chemins à lisses maintenant en construction dans cette section de la province; le railroad de Brantford et Buffalo et une continuation du Grand Railroad de l'Ouest de Hamilton à la frontière de Niagara; le premier devant traversé le canal deux fois et le second une fois."

" La manière dont les propriétaires du railroad de Brantford ont proposé de traverser le canal près de l'écluse de Port Colborne, a été considérée comme sujette à objection et tendant à obstruer la navigation; la traverser à l'autre point n'a rien d'objectionable."

Il semble alors que vu que le temps est presque arrivé où l'on doit prendre les précautions nécessaires pour laisser entrer les eaux du lac Erié; et comme il faut de beaucoup agrandir la capacité du canal, la compagnie du chemin de fer,—si on lui permet de continuer à jouir de ce privilège de passage,—doit construire à ses frais et dépens d'autres ponts et tous les autres travaux dont elle aura besoin, et obtenir au préalable l'approbation de ce département pour tous les plans des constructions qu'elle pourrait avoir intention d'y ériger.

On sera aussi obligé de construire à Stonebridge un autre pont tournant, avec les culées et les piliers nécessaires.

Dans ces sections, toutes les tranchées taillées dans le roc, et dont les côtés ont une légère inclinaison, auront une largeur moyenne de 126 pieds.

On se propose de donner à l'entreprise, aussitôt que les circonstances le permettront, les différents travaux dont nous venons de parler, ainsi que tous ceux qui font partie du canal.

SECTION No. 36,—consiste à agrandir et creuser le havre de Port Colborne, ou l'entrée du canal par le lac Erié, aussi, à prolonger la jetée ouest d'environ 400 pieds



plus avant dans le lac, à creuser le canal d'entrée, à reconstruire la superstructure d'une partie de la jetée de l'ouest, et toute celle de la jetée est, à ériger une balise sur le côté sud-est de l'entrée (près de l'endroit où l'on avait coutume d'amarrer une bouée,) à construire quatre piliers détachés entre cette balise et l'extrémité extérieure de la jetée actuelle, à démolir et à reconstruire environ sept cents pieds du bassin ouest, depuis l'enclave du bateau-passeur vers le large, à creuser et agrandir le bassin, etc.

On doit creuser le canal de dix-sept pieds au-dessous de l'étiage, en allant vers le nord, jusqu'au contour sud de l'agrandissement projeté; de cet endroit, jusqu'à l'extrémité nord du bassin, la profondeur doit diminuer graduellement jusqu'à seize pieds, lorsqu'il y aura douze pieds d'eau sur les buses de l'écluse actuelle.

Avant de recevoir des soumissions pour ces travaux les entrepreneurs ont été informés que les matières à enlever du fond du canal et du bassin demandaient deux différents modes d'opération: l'un consistait en dragage ordinaire, et l'autre à enlever un roc très dur, entremêlé de beaucoup de nodules de silex.

En taillant dans le roc, le système que l'on a adopté est de miner du pont d'un bateau amarré à des poteaux plantés au fond, puis d'enlever les matières ainsi détachées avec une drague ordinaire.

Ce système a réussi à merveille jusqu'à présent, sans doute parce qu'on se sert de nitro-glycerine, comme matière explosible, et que l'entrepreneur a conduit les opérations jusque dans leurs moindres détails avec beaucoup d'habileté. Cependant, malgré toutes les précautions prises pour emmagasiner et employer la nitro-glycerine, un homme a été tué le 30 octobre dernier par une explosion dont la cause est inexplicable, le choc a fait quelques dommages aux propriétés du village de Port Colborne.

Plus d'un tiers du roc a été enlevé et on a fait aussi beaucoup de dragage.

La jetée ouest a été construite dans toute sa longueur et presque jusqu'à la hauteur projetée—on a aussi placé, pour montrer l'extrémité du récif est, une balise; elle s'élève à douze pieds au-dessus du niveau de l'eau; deux des piliers détachés placés à l'est de l'entrée sont terminés.

Lorsque la balise fut placée, on en a donné avis public dans les journaux, ainsi que par des circulaires distribuées par les percepteurs aux deux extrémités du canal.

On a fait la même chose lorsque l'on a commencé le prolongement de la jetée ouest, de plus, on a placé à l'extrémité extérieure une petite lumière basse, dont on a aussi donné avis.

Depuis le commencement jusqu'à ce jour, les travaux ont été poussés avec vigueur, et en général d'une manière satisfaisante.

Comme il a déjà été dit, tous les travaux sur les différentes sections du canal doivent être terminés, ainsi que convenu dans les contrats, dans le mois d'avril 1877.

Quoique ces travaux soient pour la plupart assez considérables, dans des circonstances ordinaires, il est probable qu'ils auraient pu être terminés au temps fixé.

On s'est, néanmoins, bientôt aperçu qu'il était plus difficile de trouver des carrières que l'on ne l'avait cru d'abord, et la pierre, quoique de la meilleure qualité, est d'une telle nature, qu'à moins qu'elle ne soit exposée à l'air avant le commencement de l'hiver, est sujette à être fendue par la gelée. Ceci a limité le temps pendant lequel on pouvait travailler effectivement dans les carrières à six mois dans l'année.

Plusieurs grèves parmi les artisans ont causé beaucoup de retard, et souvent elles ont été conduites de manière à empêcher presque entièrement les entrepreneurs de les contrôler.

C'est pour ces causes et d'autres de même nature que les entrepreneurs ont demandé, dans le mois de mai 1876, plus de temps pour terminer leurs travaux.

Il était alors évident que l'on serait obligé de leur donner un an de plus, cependant, on n'a pas cru devoir le faire si longtemps avant l'époque déjà fixée.

Il est maintenant, néanmoins, désirable de faire des arrangements avec les entrepreneurs et leurs garanties, aussitôt que les circonstances le permettront, et au plus tard avant le premier jour d'avril prochain.

#### RAPIDES DES GALOPS, FLEUVE ST. LAURENT.

Lorsque l'eau est à son niveau ordinaire dans le fleuve St. Laurent, tous les navires descendent par le fleuve, de Prescott à Dickenson's Landing, plutôt que de passer par les canaux de Williamsburg. On considère cela comme un avantage, parce que les navires courent moins de risques d'être endommagés dans le fleuve que dans les canaux, et de plus parce que par le fleuve le trajet se fait trois fois plus rapidement.

On peut aussi ajouter que les navires qui sont assez puissants pour remonter les Galops le font dans un tiers du temps qu'il leur faudrait en passant dans les canaux.

La rapidité du trajet en descendant le fleuve, lorsque l'eau est à son niveau ordinaire est un des traits importants de cette route, et rien ne le met plus en relief que lorsque l'on ne peut pas en profiter pendant les eaux basses.

Il est vrai que même dans ce temps les navires dont on sert aujourd'hui peuvent, avec beaucoup de précautions, descendre le courant sous la direction d'un pilote habile; mais tous les navires, même les petits paquebots, sont obligés de remonter par les canaux.

On a soumis de temps à autres plusieurs devis, dans le but d'obtenir une plus grande profondeur d'eau dans les différents rapides; et il en est aussi question dans le rapport général, daté du mois de juillet 1874, sur la navigation du fleuve St. Laurent, entre le lac Ontario et Montréal. Ceci a été fait sous l'impression que cette question, toujours importante, viendrait à propos, lorsque l'on était à considérer les moyens d'établir notre navigation sur une plus grande échelle.

Il a été prouvé que depuis Kingston jusqu'à Dickenson's Landing il n'y a que les Galops et quelques endroits dans leurs environs qui barrent la rivière aux navires d'un plus grand tirant d'eau que ceux dont on sert à présent.

Pour pouvoir se servir de navires tirant 12 pieds d'eau, on a suggéré de rétrécir le chenal en bas de la "Chute" au moyen de deux digues en aile, l'une construite à la pointe "McLaughlan" et l'autre à un endroit sur l'île des Galops, vis-à-vis Little Bay, et ainsi d'augmenter la profondeur de l'eau et de donner plus d'espace pour la navigation. On a aussi proposé de barrer le canal appelé le "Gut" entre l'île des Galops et l'île Adams; on croyait que cela jetterait le courant vers ce que l'on appelle l'île "Pier," et qu'ainsi on pourrait se servir avec avantage du chenal profond le long de l'île Adams, ce qui éviterait de creuser une tranchée à travers de "Flat Rock Shoal."

L'exécution de ces plans occasionnerait beaucoup de dépenses, et même des risques, soit en conduisant les opérations, soit quant au résultat de l'entreprise. On croyait néanmoins, qu'après de longs travaux on parviendrait enfin à créer un chenal pour les navires du tirant de 12 pieds d'eau.

Ceci ayant été fait, on croyait qu'au moyen d'un système de halage par une chaîne sous-marine semblable à celles dont on sert ailleurs, on pourrait faire remonter les navires sans gêner ceux qui descendent le courant.

On prétend, en faveur de ce système, qu'une force directe d'un point d'appui est préférable pour haler un navire en amont du courant à une force motrice qui n'a pour fulcrum que la résistance de l'eau.

On prétend de plus, que le succès de l'application de ce système de halage, à d'autres endroits plus bas, dépend en grande partie de la profondeur d'eau que l'on pourra obtenir dans les Galops. De plus, il était évident alors, comme aujourd'hui, que si l'on faisait ces améliorations dans les Galops, et que l'on prit les moyens de

remorquer les navires en amont de tous les rapides, depuis le canal de Cornwall jusqu'à Prescott, la seule amélioration qu'il y aurait à faire aux canaux de Williamsburg serait d'en allonger les écluses.

Il est bon de répéter que ce projet ne s'applique qu'à la profondeur d'eau nécessaire aux navires d'un tirant de 12 pieds.

La décision à laquelle on s'est arrêté au mois d'avril 1875, qui comportait que les constructions permanentes sur certains canaux fussent érigées de manière à donner une profondeur d'eau correspondant à 14 pieds sur les buses des écluses, semblait alors, comme aujourd'hui, démontrer clairement l'intention d'établir dans la suite une ligne d'une profondeur constante de 14 pieds.

En adoptant ce projet il était évident que non-seulement il rendrait les travaux beaucoup plus considérables, mais qu'il nécessiterait beaucoup de changements dans les plans soumis dans le rapport général de l'année précédente. Ceci s'applique à tous les canaux entre Prescott et Montréal et à plusieurs endroits dans le fleuve entre ces deux villes ; mais surtout aux travaux nécessaires pour obtenir une plus grande profondeur d'eau dans les Galops et les battures des environs.

On a cru devoir, d'abord, attirer l'attention sur ces derniers endroits, parce que là se trouvent les premiers obstacles qui s'offrent aux navires qui descendent le courant, et que s'ils étaient enlevés, cela ouvrirait une grande étendue navigable d'eau profonde. Mais tout en commençant les opérations, on s'est aperçu que l'étendue de ces barres était tout-à-fait inconnue et que l'on avait aucun moyen sous la main d'en faire un relevé. Le bateau à vapeur le plus puissant ne pouvait pas seulement se tenir assez longtemps à un endroit pour permettre de prendre des sondages. C'est pourquoi on a cru que le meilleur moyen, et peut-être le seul d'atteindre ce but, était d'appareiller un bateau (*Chain Vessel*), qui pourrait, au moyen de chaînes, se tenir immobile dans n'importe quel endroit.

De plus il a dû être construit de manière à servir en grande partie à creuser le chenal.

L'importance des projets que l'on avaient en vue permettait de courir certains risques s'il était nécessaire pour les mettre à exécution.

On s'occupa donc de la construction et du gréement d'un navire assez fort pour permettre de faire un relevé satisfaisant de ces rapides, afin de connaître la grandeur et la nature des obstacles à enlever ou à surmonter.

Ce navire a 112 pieds de quille, 27 de maître-bau et la cale a  $7\frac{1}{2}$  pieds de profondeur, des varangues jusqu'au dessus des baux ; il est très solidement bâti avec un couple double de membres faits du meilleur chêne et posés à 24 pouces de centre à centre.

De grosses jambes de force (*Howe-truss*) lient la carlingue et le vaigre central, sous les baux du pont, dans toute la longueur du navire, avec des tirants en fer battu, le tout solidement fixé avec des boulons pour en augmenter la force.

Les machines sont à haute pression et à condensation ; elles ont deux cylindres de 22 pouces de diamètre et cinq pieds de jeu ; elles ont été faites très puissantes, montées avec toutes les dernières améliorations, et très bien finies.

La force motrice est produite par deux grandes chaudières, faites de la meilleure tôle de "Thornycroft" deux fois rivée ; les feux aussi du meilleur fer de Low Moor, et le tout est bien étayé. Elles ont toutes les garnitures nécessaires, telles que robinets-jauges et soupapes de sûreté ouvertes et fermées à vis, etc.

On a pris les mesures pour tenir le navire immobile, pendant le forage du relevé, au moyen d'ancre en bois ou "béquilles" passées dans des glissières à travers le pont et la carène du navire ; il y en a quatre à l'avant et deux à l'arrière.

Ces béquilles sont levées et baissées dans ces glissières au moyen de gros engrenages à crémaillère. On a posé des forets à vapeur (à percussion) qui fonctionnent dans des glissières, le long des quatre béquilles de l'avant du navire à l'abri du courant, et qui sont balancés par des contre-poids suspendus à des poulies à l'extrémité de chaque béquille.

La vapeur est conduite des chaudières aux forets dans des tubes convenables placés sous les baux du pont, raccordés par des accouplements en caoutchouc.

Ce navire et tout le mécanisme a été construit et monté en vertu d'un contrat spécial passé avec E. E. Gilbert, de Montréal.

La chaîne au moyen de laquelle le navire fonctionne a été faite à commande, les anneaux sont d'une longueur particulière en fer battu de  $1\frac{1}{4}$  pouce, et elle a été mise à l'épreuve à *Lloyd's Proving Works*, en longueurs variant de 293 à  $323\frac{1}{2}$  pieds ; chaque épreuve a été de 21 tonnes, 4 qtx. et 1 qrt ; cinq anneaux de trois différentes parties de cette chaîne ne se sont rompus que sous une tension chacune de  $44\frac{1}{2}$  tonnes de  $44\frac{3}{4}$  et de 46.

Le surintendant de *Lloyd's Proving House* a donné un certificat pour chaque longueur de chaîne.

Le 20 d'août dernier, l'entrepreneur a livré le navire dans le canal des Galops, et le 23 il a été remorqué par le bateau à vapeur "Chieftain," loué pour ce service, de l'autre côté du chenal, et amarré à un quai bâti temporairement au pied de l'île Adam.

D'après l'expérience que l'on a acquise en faisant entrer le navire dans le remou, entre le chenal nord et le "Gut," on craignait qu'un seul navire ne pourrait pas poser

le câble dans la ligne voulue. Le remorqueur "Arctic" a été engagé pour lui aider, et le 24 le but a été atteint avec succès, c'est-à-dire que la chaîne a été placée, et le navire posté sur la ligne du chenal projeté.

Alors on s'est aperçu que plusieurs parties importantes du navire devaient être changées, et que l'on devait aussi se procurer d'autres gréements, avant que l'on crût pouvoir tenter en sûreté le passage des courants obliques, vis-à-vis deux pointes de l'île des Galops. Après avoir pris ces mesures, on essaya graduellement et avec précaution de connaître la force et la direction de ces courants, ainsi que leur effet sur le navire, avant de l'exposer plus que les circonstances ou la localité ne le permettaient avec sûreté.

D'après des renseignements, qui semblent dignes de foi, il paraît que l'officier chargé de ce navire était sous l'impression que pour le tenir sur la ligne, il fallait que non-seulement la chaîne fut étendue droite, mais qu'elle fut aussi tendue que possible et amarrée aux extrémités.

De plus, on a essayé de le tenir aux endroits mentionnés avec des amarres transversales, mais le courant oblique poussait le navire assez en dehors de la ligne, que la chaîne faisait une courbe assez forte pour empêcher les poulies de l'avant et de l'arrière de fonctionner, et pour arrêter le navire sous sa pression ordinaire.

Après plusieurs essais et insuccès de ce genre, on se décida à se servir d'une chaîne aussi courte que possible, et à ne pas attacher le bout d'en bas. En adoptant ce procédé, on a constaté que le navire peut toujours être gouverné et que dans les endroits où le courant est très rapide il est presque aussi immobile que dans les autres.

Sur la ligne du chenal projeté dans ce rapide, plusieurs trous de deux pieds de profondeur ont été forés dans le roc qui couvre le lit de la rivière; et quelques-uns à des endroits où à ce moment il y avait au moins quinze pieds d'eau. On doit, cependant dire, que la saison de la navigation était presque terminée avant que l'on ait pu faire des arrangements pour mettre ces opérations de forage à l'épreuve, et que l'on n'avait pas sous la main d'ouvriers experts dans ce métier.

En jugeant d'après les expériences déjà faites, et de la manière dont on a pu dernièrement se servir du navire, on ne doit pas craindre de rencontrer des difficultés insurmontables, surtout en faisant les améliorations projetées.

Comme on l'a déjà dit, la saison était très avancée avant que le navire eut été convenablement équipé. C'est pourquoi on s'est principalement occupé à déterminer la position, la nature, et l'étendue des différentes barres et battures dans ces rapides en fait dans son rapport-ci-joint, marqué C, une description complète.

et dans leurs environs. M. Tom S. Rubidge a été chargé de ce relevé et il

La ligne du chenal que l'on se propose d'améliorer rase la batture de la pointe nord-est de l'île Adam, la pointe nord de la batture du Sud, à l'embouchure du

passage appelé " Gut." Toute la largeur projetée se trouvant au nord de ces points, et à celui d'en bas elle tourne un peu vers le sud-est, jusqu'à ce qu'elle passe la batture au sud de la chute.

On croit que cette ligne peut être creusée à meilleur marché que n'importe quelle autre que l'on pourrait choisir, et que lorsqu'elle sera améliorée elle sera la meilleure pour le passage de gros navires ainsi que pour le fonctionnement d'un système de halage au moyen d'une chaîne. De plus, les sept huitièmes de tout les travaux peuvent être faits sans gêner ou nuire au passage des navires ou radeaux.

Depuis l'eau profonde, en bas de la barre inférieure, jusqu'au commencement supérieur du canal des Galops, il y a quatre endroits où l'on sera obligé de faire des excavations pour obtenir un chenal de 200 pieds de large et de 16 pieds de profondeur à l'eau basse, ou lorsqu'il y a 9 pieds d'eau sur les buses de l'écluse d'entrée.

A tous les endroits où il est nécessaire de creuser et d'élargir le chenal, on a constaté, après un examen soigneux, que le lit de la rivière est de la pierre calcaire dure.

La barre inférieure s'étend depuis l'île des Galops jusqu'à la rive nord du fleuve; et à l'endroit le plus profond où l'on se propose de creuser le nouveau chenal la profondeur de l'eau varie de  $10\frac{1}{2}$  pieds à  $13\frac{3}{4}$ , sur une distance parallèle au courant de 500 pieds. A cet endroit on sera obligé d'enlever 15,500 verges cubes de roc.

Depuis le haut de la barre inférieure jusqu'à ce qu'on appelle l'île aux Battures, une distance de 330 pieds, la profondeur de l'eau est de 16 à 28 pieds. Cette dernière batture a environ 350 pieds sur la ligne du chenal, et la profondeur de l'eau est de  $10\frac{1}{2}$  pieds à  $13\frac{3}{4}$ .

Il faudra faire une excavation de 10,400 verges cubes de roc pour avoir 16 pieds d'eau sur cette batture.

Dans les 400 pieds suivants, en remontant, la profondeur est de 16 à 27 pieds; mais près de 150 pieds, à l'extrémité supérieure de cette étendue de la partie profonde du chenal, sont resserrés entre deux battures, à une largeur d'eau d'un peu plus de 150 pieds; l'une de ces battures s'étend depuis la rive nord jusque vis-à-vis l'écluse de prise d'eau, et l'autre presque jusqu'à la ligne du chenal " Gut."

La pointe en dehors de la batture du nord devra être enlevée pour donner la largeur nécessaire; quoique l'excavation que l'on doit y faire sera comparativement petite, la force du courant, ainsi que le passage des navires et des radeaux rendront ces travaux très difficiles.

Depuis ce dernier endroit jusqu'à la batture supérieure, qui se trouve presque vis-à-vis l'entrée du canal, la distance est de 1,150 pieds et la profondeur de l'eau varie de  $16\frac{3}{4}$  pieds à 30.

---

Cette batture a une longueur parallèle au courant de 250 pieds : sa largeur moyenne est d'environ 80 pieds, et la profondeur de l'eau  $12\frac{1}{2}$  à  $13\frac{3}{4}$ .

Elle se trouve justement dans le chenal principal, aussi les travaux d'excavation, dans un tel endroit seront nécessairement très difficiles, mais il y a raison de croire que cela peut se faire.

D'après ce qui précède, et par les renseignements contenus dans la lettre de M. Rubidge (ci-jointe) on verra que l'on a fait un examen soigné du lit de la rivière à cet endroit, et que l'on en a déterminé les principales inégalités, ainsi que les battures et les bancs. On a constaté après cet examen qu'à tous les endroits où il y a un obstacle, il se trouve immédiatement plus bas un trou huit ou dix pieds plus profond que le chenal projeté.

Ceci, ainsi que d'autres circonstances se rattachant à ce sujet, nous porte à conclure que le meilleur, si ce n'est le seul moyen, d'obtenir un chenal pour les navires d'un plus gros tonnage est de creuser les bancs et les battures qui coupent la ligne, et de traîner les morceaux de roc ainsi détachés en bas dans les eaux profondes.

Afin d'avoir un bon sillage, et de pouvoir tenir compte du tangage des navires dans les rapides, il faut une profondeur de 16 pieds à l'eau basse pour les navires d'un tirant de 14 pieds.

On croit avec raison qu'on ne pourrait réussir à obtenir cette profondeur d'eau qu'en creusant le lit de la rivière. Il est tout probable qu'au moyen de digues en aile on pourrait obtenir une profondeur suffisante aux navires d'un tirant de 12 pieds. De plus, en continuant ce système de digues en aile à ce rapide, et en barrant le chenal "Gut," dont le centre forme, paraît-il, la limite entre les Etats-Unis et le Canada, on pourrait probablement obtenir une profondeur qui permettrait aux navires d'un tirant de 12 pieds d'y passer lorsque la rivière est à son niveau ordinaire.

On croit que ce dernier projet ne pourrait être mis à exécution qu'avec la sanction du gouvernement des Etats-Unis, et quoiqu'il pût être sous quelques rapports avantageux, on peut se demander jusqu'à quel point. On admettra que le St. Laurent est un champ trop vaste pour y faire des expériences incertaines.

On doit, néanmoins, ajouter que la profondeur de l'eau n'augmentera pas en raison du creusement du lit, puisque naturellement le niveau de la surface devra baisser.

Ceci est incontestable ; mais on croit avec raison que la différence entre la profondeur de l'excavation dans le roc et celle de l'eau ainsi obtenue sera dans la même proportion que l'aire de la section additionnelle, ajoutée à celle du chenal projeté, à l'aire de la section de la rivière, ce qui, dans le cas présent, serait en pratique, peu appréciable.



Prenant tout ceci en considération, surtout le fait que nous avons des notions assez correctes du lit de la rivière pour nous permettre de faire un devis estimatif exact des matières à enlever, et que nous avons un navire qui peut se tenir assez immobile pour permettre de forer et de faire les autres opérations, on croit qu'il serait à propos de demander des soumissions pour ces travaux.

Nous proposons de faire faire ces travaux par contrat, parce que nous croyons qu'ils pourraient être exécutés de cette manière à meilleur marché que par le département.

Si l'on accepte ce projet on pourrait permettre à l'entrepreneur de se servir de ce navire, qui a été bâti et équipé principalement pour ce service ; mais avec l'entente que l'entrepreneur devra le remettre au gouvernement en aussi bonne condition que lorsqu'il le recevra moins l'usure ordinaire.

#### CANAL DE CORNWALL.

Dans le mois de juillet dernier on a demandé des soumissions, par avis public, pour la formation d'une nouvelle ligne d'entrée à l'extrémité inférieure de ce canal, elles ont été reçues le 9 août, et les travaux ont été donnés à l'entreprise peu de temps après.

Les plans et tous les documents qui s'y rattachent demandent que toutes les constructions permanentes soient faites à une profondeur correspondant à 14 pieds sur les buscs des écluses, ainsi qu'ordonné par la lettre No. 35,266.

On peut ajouter ici qu'il y a sur la vieille ligne trois écluses près de l'embouchure du canal, qui ont ensemble une chute d'environ 24 pieds, lorsque le fleuve St. Laurent est à son niveau ordinaire. Ces écluses ont deux cents pieds de long, avec des biefs de 331 pieds entre elles, et sont construites pour les navires d'un tirant de 9 pieds.

Pour les faire conforme aux dimensions projetées, le fond devra être baissé de cinq pieds et les murs de soutènement allongés de 70, ce qui signifie en réalité démolir les constructions actuelles et en bâtir d'autres.

Ceci ne pourrait certainement pas se faire pendant la saison de la navigation, et l'on peut se demander si cela pourrait se faire du tout pendant l'hiver, sans encourir des dépenses beaucoup plus grandes que les circonstances le permettraient.

C'est un fait reconnu, qu'à un endroit à une petite distance en bas de l'embouchure du canal la glace obstrue la rivière presque tous les hivers, et que ce barrage a pour effet d'élever le niveau de la rivière quelquefois jusqu'à vingt pieds, et ainsi de souvent couvrir les deux écluses inférieures.

Comme il y a à surmonter un obstacle aussi considérable, il est presque impossible de construire les barrages nécessaires,—de démolir une écluse,—d'en bâtir une autre

à sa place—et d'enlever les barrages, entre la clôture de la navigation dans le mois de décembre d'une année, et son ouverture dans le mois de mai suivant.

C'est ceci, plus le manque d'espace entre les écluses et le fait qu'en les allongeant on le diminuerait encore, qui nous a fait choisir une nouvelle ligne et adopter le plan d'élever l'eau du niveau de la rivière Cornwall au moyen de deux écluses, et de faire le bief entre elles aussi long que les circonstances le permettraient. Il faut se rappeler toujours que deux navires sortant des écluses en même temps, mais allant dans des directions opposées, tous deux ayant les dimensions des plus grands navires dont on sert dans les canaux, ne peuvent se rencontrer facilement, dans un bief qui a moins de deux fois et demie leur longueur.

Le nouveau chenal d'entrée est du côté sud de l'entrée actuelle, et dans une telle position que les lignes de centre des deux routes seront éloignées de 350 pieds à l'entrée de l'écluse actuelle et de 420 vis-à-vis celle que l'on appelle l'écluse No. 17.

La ligne à l'extrémité inférieure est droite sur un parcours de deux mille pieds, puis elle tourne graduellement jusqu'à ce que le nouveau côté sud corresponde avec celui de l'ancien canal, à un endroit presque vis-à-vis l'extrémité inférieure du quai de débarquement de la ville de Cornwall. La totalité de cette partie de l'ouvrage est donnée à l'entreprise en une seule section, qui s'étend depuis l'eau profonde jusqu'à environ 25 pieds de l'extrémité inférieure du quai que l'on vient de mentionner.

Au cas où l'on pourrait faire des arrangements satisfaisants avec les propriétaires des terrains adjacents et des pouvoirs d'eau à l'extrémité inférieure du canal, le niveau de l'eau sur ce que l'on appelle le bief de Cornwall devra être élevé d'environ deux pieds, et la différence de niveau entre ces eaux et celles du St. Laurent sera surmontée au moyen de deux écluses.

L'écluse d'entrée sur la nouvelle ligne sera placée dans une position telle que ses portes inférieures seront vis-à-vis les portes supérieures de l'écluse d'entrée actuelle, et que les tourillons inférieurs de la seconde écluse seront aussi vis-à-vis les ventelles de la troisième écluse de l'ancien canal.

Un déversoir régulateur et des coursiers de dérivation seront construits sur le côté sud de la nouvelle ligne. Le déversoir sera placé vis-à-vis les portes inférieures de la seconde écluse, et son coursier d'alimentation se rattachera au canal, à un endroit à environ 250 pieds au-dessus de l'écluse.

Le coursier de décharge de ce déversoir sera tenu à une hauteur telle qu'il pourra alimenter le bief entre les écluses, et on y pratiquera un débouché de capacité suffisante pour verser le surplus de l'eau dans la rivière.

Ce moyen de régler les niveaux de l'eau a été adopté de préférence à verser le surplus de l'eau par les écluses actuelles, et à essayer, de cette manière, à alimenter le bief entre les deux écluses de la nouvelle ligne.

---

En mettant ce projet à exécution, les anciennes écluses et les biefs entre elles peuvent servir avec avantage de bassins de radoub, pour mettre à sec et réparer les navires, commodité que l'on trouvera sans doute dans plusieurs occasions d'une grande utilité.

Dans le mois de septembre dernier on a commencé les travaux à l'extrémité supérieure de la section, en préparant une fondation pour le terrassement sud, à travers le bas-fond et le rivage extérieur d'une baie, près de l'endroit où le nouvel et l'ancien terrassement se rencontrent.

Pendant ces travaux on a constaté que l'on serait obligé d'enlever une quantité considérable de matières végétales et de terre molle avant d'atteindre une couche assez solide pour contonir l'eau.

Les opérations ont commencé d'abord tranquillement, puis on a peu à peu augmenté la main-d'œuvre autant que les circonstances l'ont permis. Les travaux d'excavation ont continué, lorsque le temps le permettait, jusqu'à la fin de novembre, alors qu'ils ont été discontinués pour la saison.

Pendant ce temps, un égoût qui passait sous l'ancien canal a été prolongé jusqu'à la rivière, à quatre pieds plus bas que le fond du nouveau canal.

Les entrepreneurs ont été aussi occupés à chercher des carrières, et ont réussi à trouver un endroit à environ cinq milles en arrière de Cornwall d'où ils peuvent tirer d'excellente pierre pour le gros de la maçonnerie.

L'endroit où l'on doit se procurer les pierres de parement des écluses n'est pas encore bien déterminé, mais on a plusieurs bonnes carrières en pierre calcaire en vue.

Avant d'abandonner cet anneau important du système des canaux, nous croyons devoir attirer brièvement l'attention sur quelques changements qui deviendront nécessaires pour augmenter le tirant d'eau jusqu'à 14 pieds.

Dans le rapport général à ce sujet, daté de juillet 1874, on suggérait que pour la navigation des navires d'un tirant de 12 pieds, le niveau de l'eau pourrait être élevé entre les écluses Nos. 18 et 19 de manière à obtenir les dimensions requises en allongeant et en élevant les murs.

L'arche du ponceau du chemin qui conduit à l'île Barnhart a été représentée comme d'une hauteur suffisante pour permettre le creusement du fond du canal, mais elle devra être allongée, pour donner la largeur nécessaire au conduit d'eau, que l'on élève le niveau de l'eau ou que l'on creuse le fond.

De plus, on a dit qu'en baissant le fond et les arches et en allongeant les ponceaux à Mille Roches et Moulinette, ils pourraient peut-être encore servir, quoiqu'ils ne fussent pas aussi efficaces que de nouvelles constructions.

Les circonstances, cependant, sont changées par la profondeur projetée de façon que le fond du canal, à partir de l'écluse No. 18, en montant jusqu'à l'eau profonde à son entrée, doit être abaissé sur tout le parcours, et que le canal doit être élargi et de nouvelles écluses construites dans chaque cas.

### CANAL LACHINE.

Ce canal a été souvent décrit, ainsi que ses dimensions et les travaux qu'on y a exécutés. Il est donc inutile de parler davantage sur ce sujet et de mentionner sa grandeur depuis longtemps considérée comme insuffisante pour les besoins du commerce. Ceci est spécialement le cas au terminus à Montréal, où le canal, pendant la saison des affaires, a si peu répondu aux besoins, qu'il en est résulté des délais et même des pertes pour les propriétaires de navires.

Il est vrai que la dépression dans toutes les branches de commerce qui alimentent le transport pendant ces deux dernières années, empêche de ressentir l'insuffisance du canal autant qu'on l'avait senti les années précédentes. Il y a raison d'espérer cependant que la crise actuelle, comme toutes celles qui l'ont précédée, cessera avant longtemps, et que le besoin d'espace se fera sentir de nouveau et même beaucoup plus fortement.

Les prix extrêmement réduits des frets de grains sur les lacs de l'ouest ont empêché tous les petits navires de faire ce genre de transport avec succès. Les petits navires incapables de payer leurs dépenses demeurent pour la plupart amarrés à leurs quais.

L'expérience des quelques dernières années a déjà démontré qu'il y a peu de chance à bâtir des navires pour le transport des grains, si ce n'est des navires d'un jaugeage élevé, capables de naviguer sur les lacs, et de cette classe qu'on espère voir naviguer avec succès sur les canaux agrandis que le gouvernement du Canada est en voie de construire.

Quelques personnes reconnues comme autorité dans ces matières émettent des doutes sérieux sur la possibilité pour les navires à voiles de lutter avec avantage contre la coutume introduite, ces années dernières, de se servir de grandes barges remorquées par des vapeurs dans le transport des céréales.

Plusieurs croient que le présente dépression du commerce et, comme conséquence, la baisse dans les frets pour les grains, ont été amenées par les grandes lignes ferrées transportant de l'est à l'ouest et réciproquement à des taux ruineux afin d'obtenir un commerce sur toutes leurs lignes, et de pouvoir soutenir la concurrence les unes contre les autres, et, cela aussi dans un temps où plusieurs d'entre elles luttent pour pouvoir seulement se maintenir, et d'autres presque, si non entièrement, en état de banqueroute.

Les mauvais résultats de cette compétition sont de plus attribués par plusieurs corps publics, éminents observateurs, au peu d'attention donnée au commerce local et à un système de discrimination qui pèse entièrement sur ce grand commerce.

Malgré tout cela, il demeure avéré que ce commerce se fait et que les lignes les plus au nord, ainsi que les moins directes, et les routes par eau de capacité limitée sont à la merci des voies ferrées plus courtes et situées plus au sud.

Ceci, plusieurs du moins le pensent, devra cesser quand le système actuel aura cédé (comme il faudra qu'il le fasse un jour) au mode plus légitime de faire des affaires à un prix rémunérateur seulement, quelle que soit l'étendue de ce commerce. Je pense, d'ailleurs, qu'il est préférable de laisser la discussion de ce sujet à des personnes qui ont un intérêt direct dans ce commerce ou qui en ont fait une étude spéciale, elles seront mieux en état sous tous les rapports de traiter la question avec plus de clarté et de fournir plus de renseignements.

Lorsque l'on mit à l'étude la question de l'agrandissement de ce canal, on dut toujours avoir en vue qu'il devait servir au commerce, tant d'importation que d'exportation, du fleuve St. Laurent, ainsi qu'au commerce de bois de la rivière Ottawa tant pour les marchés de Québec que pour les marchés américains. C'est pourquoi il fut décidé de le faire d'une étendue sectionnelle plus grande que n'importe qu'elle autre division du système des canaux.

A l'origine, les plus grandes difficultés à surmonter furent la construction de l'entrée du canal à Lachine, et sa sortie dans le havre de Montréal, ainsi que la construction à ce dernier endroit des quais nécessaires.

Le fonds du bassin à l'entrée du canal actuel était, comme on le savait, un roc à travers lequel on avait creusé un canal d'environ 100 pieds de large, et d'une profondeur à eau basse capable de permettre le passage à des navires tirant 9 pieds d'eau. On découvrit cependant que l'on avait mal calculé les fluctuations du niveau de la rivière lorsque l'on avait déterminé la ligne au fond du canal, car dans les eaux extraordinairement basses, les navires même du tirant d'eau prévu, ne pouvaient pas entrer librement. En 1855-56, la jetée extérieure ou du fleuve fut allongée d'au moins 450 pieds en montant, ce qui, avec les améliorations faites à l'entrée immédiate du canal eut l'effet d'élever l'eau d'au moins 5 pouces, et d'améliorer d'autant la navigation de cette voie d'eau.

Lorsque l'on construisit ce canal pour la première fois, on mit le bassin à sec après avoir construit une digue à l'épreuve de l'eau du côté sud, et une autre en travers à son extrémité supérieure.

On s'aperçut de suite que le même système ne pourrait être adopté avec apparence de succès, particulièrement pour le nouvel agrandissement, qui doit être de 200 pieds sur la largeur et de 5 sur la profondeur, le temps entre la clôture de la navigation l'automne et son ouverture au printemps n'étant pas suffisant.

Pour résoudre ces diverses difficultés, on examina plusieurs endroits, et celui qui présentait le plus d'élévation était la pointe Leishman, *Leishman's Point*, tout près de l'emplacement du quai du chemin de fer de Lachine.

A cet endroit il y a une profondeur d'eau suffisante près du rivage, mais pas de bassin naturel, ni d'abri, et ni l'un ni l'autre ne pouvaient être formés (sans entraîner des dépenses très considérables) de manière à créer ce qu'on peut appeler un havre ou entrée convenable pour un ouvrage aussi important.

Toutes ces considérations, outre plusieurs autres de moindre importance, amenèrent la conclusion que ce serait travailler contre l'intérêt général que de creuser un canal qui tomberait dans le St. Laurent à un point situé au nord du village Lachine.

On fit un examen approfondi du bassin actuel pour obtenir une idée approximative du prix d'un nouveau chenal creusé un peu au nord de celui qui existe aujourd'hui, ainsi que celui d'une écluse de prise d'eau de ce côté ; le résultat a été que l'endroit était très propice à l'objet en vue, mais occasionnerait une dépense que ne permettaient pas les circonstances, de plus cela diminuerait beaucoup l'espace aujourd'hui réservé dans le bassin pour certains autres objets d'utilité.

Une autre étude sérieuse faite quelque temps auparavant du côté de la rivière du canal actuel, a démontré que la profondeur de l'eau, ainsi que le lit de la rivière, offrent plus d'avantages pour le creusage d'un bassin et d'un chenal d'entrée qu'aucun autre endroit dans le voisinage. Appuyés sur ces données on peut donc tirer les conclusions suivantes :

1o. On peut sans entraver la navigation du canal procéder au creusage et à la construction de cet agrandissement.

2o. A peu près trois septièmes de sa longueur sont déjà de la profondeur requise pour un canal approprié à l'échelle agrandie de la navigation proposée.

3o. On atteint ainsi au moins 20 acres d'espace additionnel pour un bassin, sans parler des deux cents pieds de largeur que doit avoir le canal, donnant ainsi une aire d'environ 48 acres. Pour cela il n'est pas nécessaire d'entrer sur une seule propriété privée, si ce n'est sur la langue de terre qui dépasse le canal actuel de la rivière.

De cet endroit en descendant on a proposé plusieurs plans pour creuser un canal de la grandeur requise pour permettre la navigation de navires d'un plus fort tirant d'eau.

Le plus important de ces plans était alors, le creusage d'un chenal nouveau pour la plus grande partie de la distance entre Lachine et Montréal, tandis qu'un autre recommandait le creusage et l'élargissement du canal actuel.

Au nord-est du canal actuel est une longue étendue de terres basses, connues sous le nom de Marais de Lachine. A première vue il semblerait qu'on pourrait facile-

ment creuser un canal en cet endroit, mais après mûre considération on s'aperçoit qu'il serait très difficile d'établir une fondation solide pour les bords du canal, vu que le sol n'est qu'une boue toute chargée d'eau et variant de 5 à 9 pieds en profondeur au-dessous du niveau du fond du canal, sur une étendue d'environ un demi-mille; et même à cette profondeur il y avait des doutes pour savoir si l'on trouverait le sol assez compact pour empêcher l'écoulement des eaux. De plus les matériaux pour faire des bords imperméables se trouvent à une distance considérable.

Le projet d'élargir le canal actuel est considéré comme exempt de tous dangers qui pourraient résulter des fuites survenant soit dans les bords soit dans le fond, et l'on s'est assuré que l'assèchement du canal pendant l'hiver pour la continuation des travaux ne serait pas un obstacle aussi sérieux qu'on l'avait d'abord appréhendé.

Enfin, l'on émit l'opinion qu'un grand canal est de beaucoup préférable pour la navigation que deux d'une dimension plus restreinte, fait si connu des personnes au courant de la navigation des grands navires qu'il n'exige pas d'autre preuve que de l'énoncer.

Il est cependant bon de faire remarquer qu'un navire rencontre moins de résistance lorsqu'il navigue sur une étendue considérable d'eau, que lorsqu'il navigue sur un simple canal. La résistance, comme l'affirment les autorités reconnues, augmentent rapidement à mesure que le canal diminue, au-dessous de six fois et demie l'aire sectionnelle du navire qui le traverse. Cette donnée amène à la conclusion que plus un chenal artificiel approche de cette dimension ou même la dépasse, moins cette résistance se fera sentir.

Après mûre considération de ces raisons et des autres questions s'y rattachant, on recommanda l'élargissement du canal actuel et que le bief le plus élevé entre Lachine et la côte St. Paul eût une largeur moyenne de 150 pieds ou une aire sectionnelle de 1,950 pieds carrés, ce qui est près du double de sa grandeur actuelle, et un cinquième de plus que la grandeur adoptée pour n'importe quel autre canal.

On recommandait d'agrandir le lit du canal depuis la côte St. Paul à venir au pont de la rue Wellington d'une largeur moyenne de 200 pieds, et d'y faire les autres améliorations que nous décrirons plus loin.

Une fois la question de la navigation pour des navires ayant un tirant plus considérable décidée, il fallut de suite s'occuper de l'entrée inférieure du canal, de l'aggrandissement du bassin et de la construction de quais soit à son terminus à Montréal soit dans l'espace compris entre la deuxième et la troisième écluses en amont du havre.

Les rapports annuels du département depuis 1852 ont de temps à autre appelé l'attention du gouvernement sur ce sujet, et en 1852, on acheta du séminaire de St. Sulpice environ 50 acres pour bassins et autres améliorations jugées nécessaires dans cette partie du canal.

L'année suivante, on s'aperçut que le grand nombre d'entrées à l'extrémité inférieure du canal, dont plusieurs étaient des vaisseaux qui passaient à travers les deux premières écluses et revenaient sans s'être servis du canal amenait de tels délais et tant de récriminations que la question d'une nouvelle entrée fut souvent mise en avant par les personnes intéressées dans le sujet, et mention en fut faite de temps à autres dans les rapports du département.

On croyait alors comme aujourd'hui que le meilleur emplacement pour cet objet est au sud de l'entrée actuelle et sur la ligne de l'ancien canal; de fait il n'y a pas d'autre endroit où l'on put établir une autre entrée pour communiquer avec le havre à moins d'en creuser une qui s'y rendrait. Outre ces remarques générales, je puis dire qu'il doit y avoir une suite d'écluses mesurant 270 pieds entre les portes et larges elles-mêmes de 45 pieds. Ces écluses et tous les travaux d'un caractère permanent qui se sont faits sur le canal à partir d'un peu en deçà du pont de la rue Wellington jusqu'à Lachine seront faits pour une profondeur d'eau de 14 pieds au-dessus des seuils des écluses, et depuis là jusqu'à sa sortie dans le havre de Montréal, pour une épaisseur d'eau de 18 pieds.

L'ensemble des travaux pour l'élargissement du canal entre Montréal et Lachine—les ponts et les portes d'écluses exceptés,—sont divisés en 11 sections, dont nous parlerons chacune à son tour.

Des soumissions pour les sections Nos. 1 et 2 ont été reçues le 8 juillet 1873; pour la section No. 3 le 25 octobre 1875; pour les sections No. 9 et 10 le 20 janvier 1876; et pour les sections Nos. 4, 5, 6, 7, 8 et 11, le 21 mars 1876, et dans chaque cas les contrats ont été adjugés quelque temps après.

LA SECTION No. 1 comprend la construction d'une nouvelle entrée de 80 à 100 pieds de large, creusée à une profondeur de 19 pieds à eau basse sur le côté sud-est ou côté de la rivière du chenal actuel—la construction de deux écluses d'ascension, placées de manière à donner 18 pieds d'eau sur les seuils; entre ces deux écluses il doit y avoir 540 pieds de long et 260 de large; les murs en ailes de l'écluse supérieure peuvent être prolongés de manière à fournir des culées pour un pont tournant, de manière à ne pas interrompre le commerce de la voie de la rue du Moulin (*Mill street Road*); un déversoir régulateur et un canal de dérivation dans le mur sud-est du bassin situé en amont du pont devront être construits.

L'écluse d'entrée est placée de telle sorte que ses poteaux tourillons sont presque l'opposé de ceux de l'écluse actuelle de sortie, où les contres de l'ancien et du nouveau chenal sont à 180 pieds de distance, tandis qu'en amont de la 2<sup>ème</sup> écluse, la distance est de 100 pieds.

Les jetées à la sortie doivent être en charpente, recouvertes en pin, toutes bien finies et remplies de ballast.



La maçonnerie des écluses, murs des bassins, des culées et déversoirs, est en pierre à chaux, acceptée et préparée pour, ces places respectives et posée avec du ciment hydraulique.

L'écluse supérieure ou deuxième écluse occupe une partie de l'emplacement des écluses accolées qui formaient l'ouverture du canal primitif, dont le mur nord, autant qu'il a été possible de le faire, a été laissé intact. Quand on été obligé d'y toucher on l'a chevillé par la base et consolidé par tous les autres moyens possibles.

En creusant les fondations à la profondeur voulue on trouva le terrain d'une consistance si molle qu'on crut prudent d'enlever toute la surface jusqu'à une profondeur de six à quinze pouces et d'y substituer une couche de béton, afin de pouvoir placer les poutres de fondations.

On se servit aussi du béton pour placer les palplanches des fossés et entre les poutres ainsi qu'aux deux extrémités de l'écluse.

Tous les travaux relatifs aux fondations de cette écluse sont terminés, et les murs ont déjà atteint une hauteur de 21 pieds au-dessus du radier ; au moins les deux tiers de la maçonnerie a été faite.

L'excavation de l'emplacement de l'écluse inférieure n'est pas encore terminée ; mais à peu près la moitié des fondations de la partie supérieure est en place, et les murs, sur un tiers de leur longueur, ont atteint une hauteur de cinq pieds au-dessus du radier. Ceci, avec la quantité de pierre entassée à d'autres endroits tiendra en place comme on le croit, le bois qui a été posé là.

A la profondeur où l'on devait poser les poutres de fondation, le sol s'est trouvé d'une nature molle et graveleuse, nécessitant le chariage de ces matières pour pouvoir permettre, suivant les progrès de l'ouvrage, de placer une couche résistante de béton de 9 à 16 pouces d'épaisseur. Il est cependant tout probable que l'épaisseur de la couche de béton devra être augmentée au fur et à mesure que l'on approchera de l'extrémité inférieure de l'écluse. Il sera aussi nécessaire de placer du béton dans les dépressions pour recevoir les palplanches, et dans les interstices des poutres.

On a tiré des carrières et taillé une grande quantité de pierre, mais vû l'exigüité du terrain autour de l'ouvrage, elle ne peut être livrée que lorsqu'elle est pour être employée. Les murs du bassin entre les deux écluses sont presque terminés, et le creusage est tellement avancé, qu'on n'a plus que quelques pelletées de terre à enlever pour servir à remplir l'espace laissé derrière les murs en maçonnerie.

Il est bon de faire remarquer ici que le temps pour les travaux sur la partie inférieure de cette section est limité par les eaux hautes de la rivière à 4 ou 5 mois pendant l'année. On peut de plus ajouter que l'on a éprouvé beaucoup de difficulté à

les mettre à sec, moins cependant que l'on devait s'y attendre raisonnablement, et d'après les informations données dans les devis distribués aux entrepreneurs avant de recevoir des soumissions.

**SECTION No 2.**—Cette section comprend tous les travaux pour l'excavation et le dragage du bassin No. 2 à une profondeur uniforme de 4 pieds au-dessous du sommet du busc inférieur de la 3ème écluse, à partir d'un point près du pont de la rue Wellington jusqu'en amont de la deuxième écluse; l'élargissement du bassin en supprimant une pointe triangulaire de terre qui s'avancait au nord du chemin entre le pont de la rue Wellington et le déversoir du Bassin de Tate; le creusage du dit espace et la formation d'un chenal de 19 pieds de profondeur, en haut de la deuxième écluse, jusqu'au côté ouest du bassin Wellington, et le transport de tous ces déblais sans passer par les écluses du canal et sans nuire en aucune façon à la navigation.

Elle comprend encore la formation du bassin Wellington, la construction de murs pour soutenir trois des côtés du bassin, tous ces murs devant être maçonnés avec du ciment hydraulique; un égoût pour l'écoulement des eaux, des quais et autres travaux qui pourraient être requis.

Ce bassin a 1,250 pieds de long, 225 pieds de large et une profondeur de 19 pieds. Cet ouvrage est très avancé, car il ne reste plus qu'à poser les pierres de couronnement des murs pour terminer l'ouvrage en maçonnerie. Le bassin et le canal ont partout la profondeur voulue, l'égoût est construit, et une grande partie des matériaux pour la construction des quais a été livrée et employée. Le creusage du bassin No. 2 n'est pas aussi avancé, il en reste encore les deux cinquièmes à faire. Avant de quitter cette partie des travaux, il est peut-être mieux de dire que le temps approche où il faudra décider s'il faut diviser en lots les quais du bassin Wellington, et les vendre, ou bien les louer.

**SECTION No. 3.**—a près de trois quarts de mille de long, sa limite inférieure se trouvant à un endroit situé à quelque distance au bas du pont de la rue Wellington, et sa supérieure à un point 700 pieds au-dessus de l'écluse St. Gabriel. Les travaux de cette section comprennent l'élargissement du canal à une largeur moyenne de 200 pieds entre les murs et son creusage à une profondeur de 13 pieds, construire des piliers et des culées pour un nouveau pont tournant sur la rue Wellington, la construction d'une nouvelle écluse d'ascension au nord de l'écluse actuelle de St. Gabriel, avec une extension des ailes supérieures de cette écluse pour former des fondations et une culée pour un pont tournant; à construire un déversoir régulateur, au nord de l'écluse nouvelle; l'enlèvement de treize pieds ou plus des murs de l'écluse actuelle et leur remplacement par de nouvelles pierres de parement lors de leur construction; construire sur le côté sud un mur de soutènement au bas de la section en montant, et au nord à tous les endroits où il y en aura besoin, etc., etc.

A la partie inférieure de cette section, le surplus de largeur est pris sur le côté sud, et est continué sur une ligne telle qu'en face du bassin St. Gabriel, le creusage

pour l'élargissement se fait sur le côté nord du canal et se continue sur le même côté en montant jusqu'à près de la fin de la section.

Les terrains où l'on place les déblais sont en deux endroits : l'un au sud, près de la partie inférieure de la section, est d'une médiocre étendue ; l'autre est aussi au sud vers le milieu de la section. Sous ces circonstances, ce qu'il y avait de mieux à faire était de stipuler dans les devis d'élever à 12 pieds le terrain pour déposer des déblais, à moins toutefois que l'entrepreneur ne parvint à prendre des arrangements avec les propriétaires voisins pour exhausser leurs terrains.

On peut ici dire qu'outre l'obligation de démolir les 13 pieds supérieurs des murs de l'écluse actuelle, l'aile inférieure nord de l'écluse doit aussi être entièrement démolie jusque dans ses fondations, ou au moins toute cette partie au-dessus de la ligne en arrière des murs latéraux. On doit faire cela, si l'on veut obtenir une communication imperméable entre la paroi postérieure ou extrémité du mur d'appui central, et un mur de béton devant être construit en arrière du côté nord de l'écluse sur toute sa longueur. On doit creuser le lit de ce mur de béton immédiatement en arrière du mur de l'ancienne écluse et le faire à la profondeur de la construction nouvelle, soit cinq pieds en-dessous du fond de l'écluse actuelle.

Les fondations du mur de soutènement central doivent aussi être à une profondeur correspondant à 14 pieds sur les seuils de l'écluse ; et le mur et la muraille de béton et les murs latéraux de l'écluse devront être construits d'ici au 25 avril prochain, afin d'être prêts pour l'ouverture de la navigation.

Comme l'écluse nouvelle doit être construite dans le chenal qui mène au déversoir régulateur actuel, ce dernier doit être fermé afin de pouvoir vider l'eau de l'endroit où doivent se faire les travaux. Pour obtenir ce résultat, il faut construire un déversoir et un canal de décharge temporaires du côté sud du canal aussitôt que les murs nouveaux seront assez avancés pour permettre de se servir pour cet usage de l'espace limité situé de ce côté.

Les terrains voisins étant en partie habités par une population compacte on ne peut accorder aux entrepreneurs que deux acres et demi sur la rive nord du canal, en aval de l'écluse, et une partie de l'île en amont pour placer les matériaux nécessaires aux travaux ; le surplus, l'entrepreneur devra se le procurer à ses dépens.

Les travaux de cette section ont progressé assez rapidement ; il y a une bonne partie du creusage à l'extrémité sud de terminée. Sur le côté sud une tranchée a été pratiquée aussi loin que la largeur à enlever le permettait, sans mettre en danger la solidité du remblai. Sur ce côté environ 750 pieds de mur du bassin ont été construits, et la culée sud du pont de la rue Wellington est bien avancée.

A St. Gabriel, la plus grande partie du mur à enlever a été démolie et les autres travaux à cet endroit font des progrès rapides. Tous les matériaux pour la construction du mur d'appui central et pour les murs de l'écluse sont sur le terrain, et presque toute

la pierre taillée. Les travaux de construction commenceront dans le mois de mars aussi vite que le temps le permettra ; ainsi il y a toute apparence que les parties des travaux qu'il est nécessaire de terminer le seront au temps fixé.

Le 28 janvier et le 16 mars 1871, des ordres en Conseil furent émanés autorisant la compagnie du Grand-Tronc, à certaines conditions, de construire sur le canal Lachine un pont tournant qui servirait également au trafic de la voie ferrée ainsi qu'au trafic ordinaire, le dit pont devant être en ligne avec la rue Wellington, à Montréal.

Le pont devait être construit d'après un plan alors présenté par la compagnie représentant le pilier central sur lequel devait reposer la partie fixe du pont, ainsi que l'extrémité du tablier du pont tournant comme devant être construit en pierre ; mais lorsque l'on en vint à l'exécution le pilier fut fait en charpente. On permit cela plutôt que de retarder l'ouverture de la navigation. Le directeur-gérant de la compagnie reçut avis par une lettre en date du 14 avril 1871 que la compagnie devait prendre tous les arrangements nécessaires pour remplir les conditions aussi promptement que les circonstances le permettront, d'après lesquelles le gouvernement avait accordé le permis de traverser le canal.

Pour exécuter les travaux nécessités par l'agrandissement du canal il faut enlever ce pont, ces piliers et tous les autres travaux qui s'y rattachent.

Il se présente ainsi une bonne occasion de construire deux ponts, l'un pour la voie ferrée, l'autre pour le trafic ordinaire, si l'on juge à propos d'en venir là. Quelques personnes qui sont au courant de la circulation qui se fait sur la rue Wellington disent que la chose aurait dû être faite en 1871, cependant il y avait moins d'avantages alors qu'aujourd'hui.

Il est cependant probable que la décision sur ce point sera dans certaine mesure influencée par le montant que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc devra souscrire pour cet objet, vu qu'elle n'a pas rempli en premier lieu ses obligations et que déjà le pont est construit depuis six ans.

Il est bon de donner un état de ce qui a été fait et ce que l'on se propose de faire pour obtenir un bassin plus étendu et des quais plus grands à l'extrémité inférieure du canal, puisque c'est là le but de tous ces travaux.

Il y a maintenant sous contrat ainsi que de terminé les bassins suivants :

Entre les première et 2ème écluses sous contrat.....	600	pieds	linéaires.
Le bassin Wellington, sous contrat.....	2,625	“	“
Bassin aux débarcadères Nos. 1 et 2, côté nord du canal, en amont de la traverse de la rue Wellington, récemment construits.....	2,960	“	“
Au nord et au sud du canal entre la traverse de la rue Wellington et l'écluse St. Gabriël, sous contrat.....	3,600	“	“

Soit 9,785 pieds.

Les quais formés par les bassins projetés peuvent se distribuer approximativement comme suit :

Bassin de la rue du Moulin ( <i>Mill street</i> ), en bas de la rue Wellington (projeté).....	2,700	pieds linéaires.
Espace entre les bassins des rues Wellington et du Moulin	350	“ “
Bassins Nos. 3 et 4, côté nord du canal au-dessus de la rue Wellington (projeté).....	2,400	“ “
	—————	
	5,450 pieds.	

L'étendue des anciens quais entre la première écluse et la rue Wellington est à peu près..... 5,450 pieds.

Ce sont là toutes les améliorations que le public a eues depuis 25 ans.

Ainsi, on voit qu'il y a de construits, depuis quelques années et sous contrat, à peu près deux fois autant de quais qu'il y en avait auparavant pour tous les usages, et il y en a encore à peu près autant à construire qu'il y en avait d'abord.

LA SECTION No. 4 a près de 3,800 pieds de long, sa limite supérieure étant un peu au-dessus du pont tournant du Grand-Tronc, et sa limite inférieure au commencement de l'île, en amont de l'écluse St. Gabriël. Dans cette section, le canal doit être agrandi sur une largeur moyenne de 200 pieds et une profondeur uniforme de 13 pieds ou 14 pieds au-dessous de la partie supérieure du busc inférieur de l'écluse actuelle à la côte St. Paul; l'intérieur des berges devra être paré avec de la pierre sèche, placée à angle droit du mur; la construction de piliers et de culées pour deux ponts tournants, et les changements à l'aqueduc en syphon sous le canal pour le passage des tuyaux principaux de l'aqueduc de Montréal.

Le terrain dans ces environs étant en partie propriété privée, les entrepreneurs reçurent avis qu'il n'y aurait pas de terrain sur les deux tiers inférieurs de la section près du canal pour déposer les déblais provenant soit du creusement ou de l'élargissement du canal, soit du creusement de tranchées pour placer les fondations des ponts, et comme on ne permettait pas le passage par les écluses des bateaux pour le transport des déblais, les soumissions pour ces travaux seraient reçues de deux manières, à savoir :

1o. Avec l'entente qu'un tiers de la totalité des excavations de la section et pour les fondations des travaux, puisse être employé à construire les levées du canal, depuis l'extrémité inférieure de la section en montant et déposé à une distance de la ligne de l'eau du canal élargi de 30 à 130 pieds et sur le tiers supérieur de la section. Les deux autres tiers devront être placés à une distance variant de 400 à 1,600 pieds de la ligne de l'eau du canal aux endroits qu'on pourrait indiquer sur une distance d'un mille et demi le long du canal, à partir de la partie inférieure de la section.

20. Avec l'entente que lorsque les levées du canal auront atteint la largeur et la hauteur voulues l'entrepreneur trouvera, à ses frais et dépens, un endroit pour tout le reste des déblais dont pourrait avoir besoin le département des Travaux Publics pour autres travaux.

Jusqu'à présent, cet arrangement a donné satisfaction. Toute querelle à propos de chargements trop pesants, mauvais chemins, etc., a été évitée—les entrepreneurs reçoivent le prix qu'ils ont fixé eux-mêmes pour le dépôt des déblais sur les bords du canal ou bien dans les endroits choisis par eux-mêmes.

Les entrepreneurs ont reçu avis que la plus grande partie du sol de cette section était de l'argile; mais la couche de terrain en dessous est dure, et il pourrait se faire qu'on rencontrât le roc avant d'atteindre la profondeur nécessaire dans les excavations pour les piliers et culées des ponts.

Le creusage pour l'agrandissement du canal se faisant principalement sur le côté sud-est, on a creusé une tranchée en dehors de la berme actuelle sur une étendue d'au moins 19,000 pieds et généralement à la profondeur voulue. Sur environ les deux tiers de la distance, la tranchée pour les fondations des murs a été creusée jusqu'à une profondeur de  $15\frac{1}{2}$  pieds en-dessous de la surface de l'eau du canal, la façade de la berge a été nivelée et à l'angle convenu, 1,300 pieds du mur de soutènement ont été construits jusqu'à une hauteur moyenne de onze pieds, et l'on a pris des mesures pour que la quantité de pierre suffisante pour élever ce mur à la hauteur voulue fut livrée cet hiver.

Les culées du pont Brewster sont terminées, la pierre nécessaire pour construire les piliers du centre et ceux d'appui pour le pont tournant a été reçue et taillée, et l'on a pris des mesures pour que ces travaux soient terminés avant le temps fixé pour remettre l'eau dans le canal. Il y a près des deux tiers du creusage de fait, et les travaux en général progressent d'une manière satisfaisante.

LA SECTION No. 5 a une longueur de près de quatre cinquièmes de mille et s'étend depuis un point près du pont tournant du Grand-Tronc jusque vis-à-vis les manufactures de la partie inférieure de la côte St. Paul.

Dans cette section, il y a les travaux suivants à exécuter: élargir le canal jusqu'à 200 pieds, creuser le fond jusqu'à une profondeur de 13 pieds au-dessous de la surface de l'eau du canal; construire un mur d'appui en pierre sèche sur la façade intérieure de la levée, et un aqueduc à syphon renversé pour donner passage sous le canal aux eaux de la rivière St. Pierre.

Les travaux de l'agrandissement sur la partie inférieure de la section se font sur le côté sud-est, et pour la partie supérieure sur le côté nord.

Le gouvernement possède très peu de terrain dans ces environs et les entrepreneurs furent avertis, lors de la passation des contrats que sur les trois quarts supé-

rieurs de la section, il ne pourrait fournir un endroit pour déposer les déblais produits par le creusage et l'élargissement de cette partie pour les fondations des travaux, et comme les chalands de transport pour les déblais ne peuvent passer à travers les écluses, on recevra les soumissions sous deux formes différentes. Pour la forme et les conditions voyez section No. 4.

De cette façon les entrepreneurs fixent eux-mêmes les prix qu'ils doivent recevoir dans l'un et l'autre cas, et par là, tout malentendu relativement au charriage et autres choses de ce genres est évité.

Les entrepreneurs ont aussi été informés que sur cette section le terrain à enlever, soit dans le creusage, soit dans l'élargissement du canal, est une argile très dure en plusieurs endroits. A sa partie supérieure, sur une étendue d'au moins 1,000 pieds, on rencontrera une couche de roche en quelques endroits plus élevée que le fond du canal actuel ; et il est très probable qu'à plusieurs autres endroits on rencontrera le roc avant d'arriver à la profondeur convenue ou au moins une couche composée de gravier, d'argile et de galets fortement liés.

Le côté nord du chenal agrandi se trouvant pour la plus grande partie de sa moitié supérieure bien au nord de la levée actuelle, les entrepreneurs ont commencé là leurs travaux, et par l'emploi d'un nombre considérable d'hommes sont parvenus à creuser une partie considérable du chenal à la profondeur voulue et de faire une bonne levée tout le long de l'excavation, bien qu'une partie du terrain ne s'y prêtât pas facilement.

Sur une étendue de près de 1,200 pieds les fondations des murs latéraux ont été creusées jusqu'à une profondeur de  $15\frac{1}{2}$  pieds au-dessous de la ligne d'eau du canal, la face de la levée préparée à l'angle requis et pour la distance déjà citée, et le mur de soutènement construit jusqu'à une hauteur de dix pieds. La partie ouest de la tranchée pour la rivière St. Pierre a été creusée à la profondeur voulue, les poutres pour les fondations posées et bien assujéties pour l'hiver. Une grande partie de la pierre requise pour cette partie des travaux a été façonnée et livrée. A la partie inférieure il y a eu beaucoup de creusage. Sur la partie sud-est de la ligne sous tous rapports il y a eu progrès et les préparatifs généraux sont bien avancés.

Il y a environ un tiers du creusage de fait sur cette section.

L'on peut faire remarquer ici que pour le parement des levées sur toute l'étendue de cette section on a adopté un genre de mur qui permet de faire des quais à volonté sur l'un ou l'autre côté du canal. La façade est si peu inclinée, qu'un navire qui se trouve le long n'est jamais à plus de cinq pieds de la ligne d'eau, et beaucoup ne seraient pas à la moitié de cette distance.

Il est probable que pour les bois de construction et autres articles volumineux de cette catégorie on pourra trouver utile de construire en ces endroits des quais de ce genre.

C'est pourquoi l'on a pris des précautions pour que lorsque le besoin s'en ferait sentir on pût les louer à ceux qui en auraient besoin. Il y aurait peu ou point d'inconvénients à cela relativement à la navigation, car il est probable qu'avant longtemps tous les navires qui passeront dans le canal prendront des remorqueurs à vapeur, et par conséquent les bernes pour chevaux de halage seront abandonnées.

Les sections Nos. 6 et 7 commencent à un point environ 700 pieds en aval de l'écluse de la côte St. Paul et s'étend en amont sur une distance d'à peu près 10,000 pieds. Elles sont données dans le même contrat, qui oblige l'entrepreneur à élargir le canal à une moyenne de 200 pieds à la partie inférieure de la section, et toute la partie en amont de l'écluse St. Paul à une largeur moyenne de 150 pieds, sur une profondeur de quatre pieds et un cinquième au-dessous des buses de l'écluse de prise d'eau actuelle à Lachine; à construire un aqueduc à syphon renversé sous le canal, des piliers et des culées pour un nouveau pont tournant à la côte St. Paul, une nouvelle écluse d'ascension sur le côté nord-ouest de l'écluse actuelle placée à cet endroit; à démolir 13 pieds des murs de la vieille écluse, et à employer partout de la nouvelle pierre de parement, lors de leur construction; et à construire des murs de soutènement latéraux où il en sera requis, etc., etc.

Sur le tiers inférieur de la section, le creusage pour l'élargissement se fait sur le côté nord-ouest; de là en montant la largeur à prendre sera sur le côté sud-est.

Lors de l'adjudication des contrats les entrepreneurs ont été avertis que sur la majeure partie de la section le sol à creuser était de l'argile, mais en grande partie très dure. Il y aura aussi du roc à miner, car on en trouvera en aval de l'écluse à un niveau un peu plus élevé que le fond du canal actuel; et en plusieurs endroits dans le bief supérieur, soit au niveau ou un peu au-dessous du niveau du fond actuel, mais il est généralement sous-jacent à une couche de matière compacte composée d'argile, de gravier et de galets fortement liés.

Ils furent aussi notifiés que les déblais provenant du creusage et de l'agrandissement du prisme du canal, aussi bien que de l'emplacement de l'écluse, des fondations des piliers du pont, des culées, et de l'aqueduc, etc., pourraient être déposés à la partie supérieure de la section dans les terres basses situées au nord du canal.

Mais si quelques-uns des propriétaires voisins désiraient exhausser leurs terrains de manière à rendre cet endroit plus avantageux aux entrepreneurs, une partie de ces déblais pourrait être employée à cet objet.

Les terrains dans les environs étant tous des propriétés privées, les entrepreneurs auront à se procurer à leurs frais et dépens tout le terrain nécessaire au dépôt et à la préparation des matériaux, ou pour la construction de hangars, magasins, ou autres bâtisses, pour chemins temporaires et pour toutes autres fins quelle qu'en soit la nature.

Les mêmes remarques qui s'appliquent au cas présent sont celles que nous avons



faites à propos de la démolition de l'écluse St. Gabriel, de la construction d'un mur en béton, etc. (Voir p. 60.)

Pendant les mois d'été et d'automne de l'année dernière, les travaux de la partie inférieure de la section No. 6 ont été poussés avec assez de vigueur; on a creusé l'endroit où doit être placée l'écluse jusqu'au roc, ou jusqu'à la profondeur voulue quand le roc n'a pas été rencontré. Des matériaux de qualité supérieure ont été employés pour la construction d'une levée s'étendant de l'extrémité inférieure de la section jusqu'au chemin de la Côte St. Paul, distance d'environ 1,400 pieds.

Avant de faire cette levée, il a fallu lui creuser des fondations à travers une boue noire et de la marne jusqu'à une profondeur de 10 à 12 pieds au-dessous du niveau du fond du canal.

On a essayé, sur la section No. 7, à faire une partie des travaux au moyen de dragues, mais le résultat n'a pas été ce que l'on en attendait, parce que, dit-on, les machines employées n'avaient pas la force suffisante pour l'ouvrage qu'il y avait à faire.

Depuis l'assèchement du canal en décembre dernier, les entrepreneurs ont continué les travaux à la main, et l'on dit que s'il y a quelque différence entre ce que disent les devis et la réalité, c'est que le terrain est moins dur qu'on l'a représenté, bien que la dureté soit augmentée par le froid qui l'a gelé à une profondeur de deux pieds.

Environ un tiers des excavations du fond sont terminées sur la section No. 6, et un cinquième de la 7ème section a été creusé sur la largeur proposée.

Toutes les parties défectueuses de la maçonnerie et autres des vieux murs de l'écluse St. Paul qui devaient être démolies l'ont été. Tous les autres travaux sont en bonne voie de progrès.

Tous les matériaux pour les murs de la nouvelle écluse et pour le mur de soutènement central sont sur les lieux, et la plus grande partie de la pierre est taillée. On a transporté sur les lieux les grues et autres choses nécessaires pour transporter les pierres et faire la maçonnerie, de sorte que lorsque le temps de commencer la construction arrivera, cette partie des travaux pourra se faire rapidement.

LA SECTION No. 8 a environ 7,500 pieds de long. Les travaux de cette section consistent à élargir le chenal à une moyenne de 150 pieds et à creuser le fond à au moins 4 pieds et un septième en dessous du sommet des buses de l'écluse de prise d'eau actuelle à Lachine; à construire un chemin le long du côté sud-est; à construire des murs dans certains endroits, et à d'autres à parer les levées avec de la pierre sèche.

Lorsque les soumissions furent reçues, les soumissionnaires reçurent avis que pour une distance d'environ 2,500 pieds sur la partie inférieure de la section il

faudrait prendre la largeur sur la partie sud-est du chenal; au-dessus, pour quelque distance, l'élargissement se ferait au nord, et, de là, en montant, sur les deux côtés.

On donna de plus avis aux entrepreneurs qu'à la partie supérieure de la section on rencontrait le roc à  $2\frac{1}{2}$  pieds au-dessus de la ligne d'eau, mais que 1,000 pieds plus bas la surface du roc se trouve presque au même niveau que le fond de l'ancien canal et se continue ainsi dans d'autres parties de la section, à l'exception d'endroits où il est recouvert d'une couche de gravier, d'argile et de galets fortement liés.

Le terrain réservé aux déblais avait été fixé principalement sur le côté nord, presqu'en face des deux tiers inférieurs de la section.

Sur le côté sud-est on a fait tout le creusage au-dessus de la surface de l'eau et les déblais ont servi à construire la berme et le chemin qui se trouvent en arrière.

A la fin de septembre et pendant les mois d'octobre et de novembre on travailla au dragage, mais le manque d'outillage ne permit pas de faire ces travaux avec avantage.

Depuis l'assèchement du canal en décembre dernier les travaux ont progressé d'une manière encourageante, et des mesures ont été prises pour les activer cet hiver ainsi que le dragage l'été prochain.

La SECTION No. 9,—s'étend en descendant 6,000 pieds, à partir d'un point situé environ 1,000 pieds en aval de l'écluse de prise d'eau actuelle; elle comprend presque toute cette partie de la ligne connue sous le nom de "Rock Cut."

Les travaux à exécuter dans cette section sont l'élargissement du chenal à une moyenne de 150 pieds, sur une profondeur de quatre pieds au-dessous du busc inférieur de l'écluse de prise d'eau, la formation d'un nouveau chemin de halage et d'une levée, et la construction de murs pour les levées.

On a donné avis aux entrepreneurs qu'une grande partie des déblais pouvait être déposée à une distance de 110 à 200 pieds de la ligne médiane du canal. Ils furent aussi notifiés que le terrain pour déposer les déblais ne serait pas toujours en face de l'endroit où l'agrandissement a lieu, et que le transport de ceux au-dessus de la surface de l'eau pourrait être en quelques endroits de 1,000 pieds, afin de laisser un espace plus convenable pour ceux des côtés et du fond.

Les soumissionnaires furent de plus notifiés que tous les travaux au-dessus de la surface de l'eau devaient être faits entre le moment de l'adjudication du contrat et l'ouverture de la navigation en 1876.

Les travaux ont été conduits avec une énergie qui démontre chez les entrepreneurs une ferme résolution de s'en tenir aux conventions de leur contrat, car, malgré la sévérité du froid, et la nature défavorable du terrain (vieux déblais de terre et de

glaise mêlés), la plus grande partie de l'élargissement, jusqu'à la surface de l'eau, a été terminée en juin dernier.

Enlever les roches de la surface, forer des rangs de trous jusqu'à la profondeur du chenal, le long de la ligne d'agrandissement aux différents endroits où l'élargissement doit se faire, employeront la plus grande partie des mois d'été et d'automne. On s'est procuré des grues, des chemins à lisses, des charriots et autres appareils, afin de hâter les travaux autant que les circonstances le permettent pendant l'hiver ; de leur côté les entrepreneurs semblent tout faire en leur pouvoir pour faciliter les opérations.

La SECTION No. 10 a 1,400 pieds de long et se trouve située sur le côté sud de l'écluse d'entrée actuelle et du déversoir à Lachine.

Dans cette section sont compris les travaux suivants : formation d'un nouveau chenal ; construction d'une nouvelle écluse de prise d'eau avec extension de ses ailes de manière à former les culées d'un pont tournant pour l'usage du public. On exigeait aussi sur cette section la construction de murs de soutènement.

Le chenal devra avoir une largeur moyenne de 150 pieds ; en amont de la nouvelle écluse elle devra avoir 6 pieds de profondeur au-dessous du sommet des buses inférieurs de l'ancienne écluse ; et le bief inférieur devra se continuer sur une profondeur uniforme de 4 pieds au-dessous du même niveau.

Cette section est une vraie tranchée, qui donne une quantité considérable de matières, consistant en vieux déblais dont le tout, à l'exception de cette partie propre à construire les levées en arrière des murs de l'écluse, ainsi que les culées du pont, doit être transporté au-delà de la partie supérieure de la section et déposé dans la rivière sur une ligne continue, en montant, au sud des nouveaux travaux projetés du havre.

La plus grande partie du creusage de cette section est terminée, excepté le roc du fond de l'écluse qui reste encore à enlever.

D'après l'apparence superficielle de ce roc, il y a toute probabilité qu'il y aura nécessité de placer des fondations en bois, et qu'au lieu des palplanches ordinaires il sera nécessaire d'employer des pièces de bois posées dans des enclaves pratiquées dans le fond pour les recevoir.

On a extrait une quantité considérable de pierre des carrières, et des mesures sont prises pour commencer le printemps prochain la maçonnerie aussitôt que les fondations seront prêtes.

La SECTION No. 11 comprend tout les travaux nécessaires à la formation d'un nouveau chenal et d'un bassin sur le côté sud-est ou côté de la rivière de l'entrée actuelle du canal Lachine.

Ces travaux doivent consister en une ligne continue de jetées d'une longueur d'environ 6,200 pieds, le long desquels un chenal de deux cents pieds de large doit être creusé à une profondeur de six pieds en dessous du niveau des buscs de la présente écluse de prise d'eau.

Les raisons principales pour lesquelles on a choisi cette entrée pour le nouveau canal ayant été données dans une partie précédente de cet ouvrage, nous n'en parlerons pas, nous contentant d'attirer votre attention sur les travaux seulement.

Les entrepreneurs avant d'envoyer leurs soumissions avaient été informés par les directeurs qu'à l'exception d'une courte distance à sa partie inférieure, presque tous les travaux à faire sur cette section sont dans le fleuve, et qui à quelques endroits il doit se rencontrer de forts courants. On les notifia aussi que les déblais, excepté près du rivage de la rivière, étant en partie des roches en place, ils devaient en conséquence prendre des mesures pour assécher une grande partie de l'espace de manière que s'il était possible la majeure partie du creusage pût se faire de la manière ordinaire.

Pour cela il faudra construire 3,600 pieds de jetées à partir du bord de la rivière en montant; ces jetées doivent être composées de deux rangs de caissons placés à six pieds de distance, et l'espace intermédiaire nettoyé et rempli de matériaux capables d'empêcher les fuites.

A quelque distance en amont de la place mentionnée, les caissons auront trente pieds de large et cette largeur jusqu'à la partie inférieure du brise-glace qui doit former la tête de la jetée.

La superstructure doit avoir la même hauteur que le couronnement de l'écluse de prise d'eau. Sur une distance de 600 pieds à la partie supérieure de la section, elle sera construite en pin. A d'autres endroits, elle sera en pierre, posée à la main, parée en partie du côté du chenal et partie du côté de la rivière, et posée dans du ciment hydraulique.

A la partie supérieure des deux rangs de caissons on doit construire une digue en travers du courant, qui communiquera avec un mur en pierraille appuyé par un rang de caissons bruts le long du côté sud-est de l'ancienne jetée, à partir de l'endroit mentionné, jusqu'à la rive du fleuve.

Les entrepreneurs furent notifiés que le nettoyage de l'emplacement des jetées et l'espace entre les caissons doit être travaillé avec soin afin de mener l'entreprise à bonne fin.

Il a été aussi déclaré que des pompes d'une force considérable seraient nécessaires pour assécher l'espace en dedans des digues extérieures avant de pouvoir procéder avec les travaux d'une manière avantageuse.

---

On considérait cela comme très probable, même en supposant une réussite parfaite d'empêcher l'eau d'entrer par les côtés, car il pouvait arriver qu'elle pourrait se faire jour à travers les fissures ou autres ouvertures dans le fond.

On fit aussi mention que pour faire un chenal de 200 pieds de large et d'augmenter cette dimension jusqu'à 300 vis-à-vis l'entrée supérieure du canal actuel, il y a trois endroits différents où le fond est un roc vif, ce qui, avec les quelques cailloux à enlever et le creusage à faire dans ces divers endroits, pour obtenir une profondeur de six pieds en dessous du busc de l'écluse de prise d'eau, forme une classe d'excavation qui doit être faite sous l'eau.

On attira dans le temps l'attention des entrepreneurs sur ce point afin de les porter à y prêter toute l'attention possible, et afin qu'à l'aide de ces données ils pussent déterminer la valeur des travaux à faire.

On a passé contrat pour cette section au commencement d'avril dernier, mais la somme d'ouvrage faite depuis cette date est très minime, relativement à tout ce qui reste à faire.

L'emplacement pour la digue le long de la jetée actuelle a été nettoyé sur une étendue assez considérable, et les caissons sur cette ligne ont été mis en place sur une étendue de 1,000 pieds à partir du rivage. Quelques caissons de la jetée extérieure sont aussi en place.

Il y a sur les lieux une grande quantité de bois, et l'on a pris des mesures pour commencer les travaux le printemps prochain aussi vite que le temps le permettra.

Je puis aussi faire remarquer qu'un rapport détaillé des travaux, en voie d'exécution sur le canal Lachine a été fourni par M. John G. Sippell, surintendant des travaux.

---

Avant de terminer ce rapport, il est bon de donner un résumé des évaluations faites au début, pour les différentes divisions du système des canaux, pour un tirant d'eau de 12 pieds; aussi, le montant approximatif nécessaire pour le creusage des dits canaux, pour offrir une ligne non interrompue de navigation de 14 pieds de profondeur.

## CANAL WELLAND :

Évaluation première pour un tirant d'eau de 12 pieds....	\$9,240,000	
Agrandissement des canaux et des différentes entrées pour une profondeur de 14 pieds d'eau sur les seuils des écluses.....	3,000,000	12,240,000

## FLEUVE ST. LAURENT ET LES CANAUX DE CE FLEUVE.

Canal Williamsburg, évaluation primitive.....	2,110,000	
do Cornwall do do .....	2,160,000	
do Beauharnois do do .....	2,450,000	
do Lachine do do .....	5,920,347	
Creusement du lit de la rivière à divers endroits.....	1,520,000	
	14,160,347	
<i>Moins</i> , si le système des remorqueurs à mancelle réussit, et si les écluses du canal de Williamsburg sont seulement allongées .....	1,700,347	12,460,000
Le creusement des canaux du St. Laurent et du lit du fleuve entre ces canaux pour donner passage à des navi- res tirant 14 pieds d'eau coûtera une somme addi- tionnelle d'au moins.....		5,500,000
		\$30,200,000

## TRAVAUX SOUS CONTRAT.

Canal Welland, coût probable.....	\$7,500,000
do Cornwall do do .....	560,000
do Lachine do do .....	4,800,000
	\$12,860,000

Enfin je puis aussi dire que vu la dépression commerciale et l'abondance de travail qui en résulte, il y a lieu de croire qu'aujourd'hui on peut trouver de meilleures conditions que nous aurions pu le faire pendant les dix dernières années.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN PAGE,

Surintendant des Travaux Publics.

# ANNEXE

AU

## RAPPORT DE L'INGENIEUR EN CHEF

SUR LES PROGRÈS DE

# L'AGRANDISSEMENT DES CANAUX

ENTRE LE

## LAC ERIÉ ET MONTRÉAL.

A.

THOROLD, 6 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les rapports suivants sur l'état des travaux sous ma direction, le 30 novembre 1876.

Ces travaux comprennent le creusage et l'élargissement du havre de port Dalhousie ainsi que la construction de 20 sections du nouveau canal Welland, s'étendant du lac Ontario à Allanburgh, distance de 12.67 milles, sur laquelle sont situées les 25 écluses nécessaires pour atteindre le niveau du lac Erié.

A l'exception des écluses d'entrée et de sortie où les variations seront plus marquées, toutes les autres sont construites pour une ascension ou de 12 ou 14 pieds.

La différence moyenne entre les deux lacs a été calculée à 327.5 et toutes les hauteurs sont comparées à une donnée ayant pour base la surface ordinaire du lac Ontario prise comme représentée par un plan de 13.54 pieds au-dessus des seuils de l'écluse d'entrée actuelle de port Dalhousie.

Des 20 sections mentionnées plus haut, 16 sont sous contrat. Les principaux travaux exécutés dans ces sections sont les suivants :—

Maçonnerie.....	325,000	verges cubes
Creusage dans la terre.....	3,500,000	“
“ dans le roc.....	160,000	“
Bois.....	1,000,000	pieds cubes.
Planches.....	3,500,000	pds. m. a.

Les sections Nos. 8, 9, 10, 11, 15 ont été données par contrat dans l'été de 1873 et l'ouvrage fut commencé sur la section No. 15 le 2 août de la même année.

Les sections Nos. 2, 3, 5, 6, 7, 13 et 14 l'ont été en 1874, et les contrats Nos. 14 et 12 ont été signés l'année dernière,

Tableaux des principaux travaux faits jusqu'à ce jour et de ceux qui sont près d'être terminés.

Ouvrage fait.		A faire.	
Maçonnerie.....	174,568 verges cubes	150,432 verges cubes	
Creusage dans la terre.....	2,992,089 do	507,911 do	
do do le roc.....	90,645 do	69,355 do	
Bois.....	753,825 pieds cubes.	216,175 pieds cubes.	
Planches.....	2,516,815 pds. M. A.	983,185 pds. M. A.	

Valeur de l'ouvrage fait et des matériaux livrés, jusqu'au 30 novembre 1876, 83,690,954.56.

Ci-joint est une courte description de l'état des affaires sur chaque section.

#### SECTION NO. 1.

On a fait des progrès considérables dans le dragage du havre de Port Dalhousie et du chenal d'entrée entre les jetées.

On a extrait jusqu'à cette date en vertu du présent contrat 222,883 verges cubes.

Lorsque les travaux seront complétés, l'aire des eaux profondes en dedans sera doublée, formant un bassin d'au-delà de seize acres d'étendue, avec une profondeur de 16 à 17 pieds durant la période des eaux basses sur le lac.

La plus grande partie du creusage est dans un terrain mou ; mais dans le chenal d'entrée on trouve un gravier en masse compacte, et dans un certain endroit du côté est du havre, près de l'élevateur à grain de la compagnie Welland, les caissons formant le bord du bassin reposeront sur un fond de roc sur une distance de 240 pieds. Il faudra miner ce roc sous l'eau pour obtenir à cet endroit la profondeur voulue.

Le nouveau bassin pour former le chenal d'entrée aura environ 750 pieds de long sur le côté est et 950 sur le côté ouest de l'augmentation faite au havre.

Pour cela, 43 caissons 30x18 pieds ont été construits, mis en position et remplis de pierre pour les assujétir. Le bois pour les travaux de l'an prochain est rendu sur les lieux.

Six des caissons pour le prolongement de la jetée de l'est à 300 pieds plus avant dans le lac sont prêts, et tous les matériaux pour la superstructure sont aussi prêts. Cet ouvrage commencera de bonne heure l'an prochain. L'excavation pour le placement de l'écluse d'entrée est en partie terminée jusqu'au fond. On a enlevé dans cette excavation 45,498 verges cubes. On a renforcé le batardeau construit pour arrêter l'eau du lac, et c'est l'intention des entrepreneurs de le tenir à sec pendant l'hiver. La fondation de ces travaux est un roc rougeâtre au-dessus duquel se trouve en plusieurs endroits du sable mouvant. Le creusage est difficile, il est de près de 40 pieds de profondeur sur la partie est, et le roc en question, s'incline rapidement vers le coin nord-ouest de l'excavation, où les forages indiquent une argile molle sur une profondeur d'environ 30 pieds au-dessous du niveau du fond.

Environ 1,150 verges cubes de pierre de remplage ont été livrées, et il y a dans les carrières un montant considérable de pierre taillée qui, sous peu, sera amenée par voie ferrée jusqu'à la section.

Les ailes extérieures de cette construction seront prolongées à travers l'emplacement du bassin de radoub d'Andrews, pour former les culées d'un pont pour permettre la continuation au-dessus du canal du grand chemin de Port Dalhousie à Ste. Catherine. A présent, le chemin longe le côté nord du bassin. Pour donner une sortie libre aux eaux du canal durant les grandes crues de la crique dite de Douze Milles,



on a enlevé une scierie qui se trouvait dans le voisinage de la partie ouest du déversoir régulateur actuel. L'agrandissement de ce déversoir régulateur pour l'adapter aux besoins de la navigation de l'ancien et du nouveau chenal ne commencera pas avant l'année prochaine.

L'emplacement pour les jetées de conduite de la partie supérieure de l'écluse d'entrée se trouve dans une boue molle qui semble couvrir toute l'aire du fond du bassin intérieur sur une profondeur considérable.

La distance à travers le bassin à partir de l'ancien bassin de radoub jusqu'à l'écluse No. 2 est de 1,650 pieds. C'est une étendue d'environ 35 acres, d'une profondeur moyenne de 14 à 17 pieds.

### SECTIONS Nos. 2 ET 3.

Il y a quatre écluses sur ces sections et quatre déversoirs régulateurs, ainsi que d'autres travaux donnant en tout 42,113 verges cubées de maçonnerie, dont 31,245 sont terminées.

L'écluse No. 2 est située sur un point élevé sur le côté ouest du *Ravin de May* qui est un petit tributaire de la vallée de la crique de Douze Milles (*Twelve Mile Creek*). Ici l'ancien et le nouveau canal divergent, ce dernier suivant un cours entièrement indépendant vers l'étang de Marlatt, près de Thorold.

L'aile supérieure est de l'écluse se trouvera reliée au moyen d'une digue de pierre (aujourd'hui presque terminée) au déversoir régulateur construit sur la berge à droite du ravin. La partie centrale de cette digue a 184 pieds de long et 36 pieds 9 pouces de haut. Le fond de l'ancien ruisseau était tellement mou ici qu'il a fallu le déblayer à une grande profondeur pour pouvoir obtenir une fondation sûre. La digue et le déversoir contiennent environ 4,000 verges cubées de maçonnerie.

L'écluse No. 2 ne sera pas commencée avant l'année prochaine, mais on a enlevé de l'excavation une grande quantité de terre, et l'on poursuivra ce travail pendant l'hiver.

Les caissons pour les jetées de l'entrée de cette écluse ont été mis en place sur deux lignes divergentes, chacune de 300 pieds de long. Mais vu la nature molle du fond, comme nous l'avons dit précédemment, plusieurs atteignent une profondeur de 20 à 22 pieds au-dessous de la surface de l'eau.

Comme une profondeur semblable (14 pieds) sera établie à l'écluse No. 2, à celle de l'écluse de l'entrée, les fondations seront suivant vos instructions placées à deux pieds plus bas qu'on l'avait d'abord proposé.

Entre les écluses Nos. 2 et 3 l'étendue est de 1,350 pieds de long, et le canal est d'une largeur ordinaire de 165 pieds au fond et de 217 à la surface de l'eau. Ce bassin mesurera une aire superficielle de  $6\frac{1}{2}$  acres. Ce bassin a été facilement formé par l'élargissement des côtés du ravin dont on s'est servi pour une certaine distance dans le choix qu'on a fait pour le nouvel emplacement. Cette largeur additionnelle est exigée par le changement considérable dans la direction immédiatement au sud de l'écluse No. 2.

L'écluse No. 3 est aussi située dans le ravin juste au nord de l'endroit où le canal est encore traversé par la voie publique qui va de Port Dalhousie à Ste. Catherine. En creusant les fondations de cette écluse on s'aperçut qu'une grande partie de l'aire vers le sud était composée d'une couche de sable mouvant. On a retenu ce sable en place en protégeant les excavations au moyen de palplanches et recouvrant le fond sur toute son étendue (plus d'un demi-acre) d'une couche de deux pieds de béton, suivant les ordres que vous en aviez donnés, placé avec soin et par rangs. Les murs des écluses sont prêts à recevoir leurs pierres de couronnement, et les fondations paraissent être solides. On n'y remarque aucune trace de déplacement ou d'entassement. Les ailes supérieures ont été allongées pour recevoir un pont tournant pour le chemin dont on a parlé plus haut, qui traversera aussi le coursier de dérivation un peu à l'ouest par un pont fixe. Ce coursier de dérivation a près de 3,000 pieds de long et est situé sur le côté ouest du canal; il a vingt pieds de large au fond et se sépare de la voie principale en amont de l'écluse No. 5, puis vient la rejoindre au-dessous de l'écluse No. 3.

Trois déversoirs régulateurs sont construits en travers, et il y a des ouvertures pour permettre une communication entre les deux autres sections mitoyennes. Cette combinaison aura sans doute l'effet d'éviter les contre-courants dans le canal, le surplus d'eau nécessaire pour le fonctionnement des écluses étant déchargé par un canal latéral.

L'espace entre les écluses Nos. 3 et 4 est de 810 pieds de long, et comme le canal se replie un peu vers l'ouest, la largeur du fond a été laissée, au centre, de 150 pieds.

Les murs de l'écluse No. 4 ont 21 pieds, 4 pouces de haut et tous les matériaux sont prêts pour finir l'ouvrage à bon heure le printemps prochain. Tout le parement de l'écluse No. 5 est complètement terminé.

Les deux écluses Nos. 4 et 5 ont été pourvues de grues à vapeur placées sur des lisses en dehors des murs. Dans les circonstances ce mécanisme a eu de bons résultats.

Tous les ouvrages secondaires sont terminés, et l'on a enlevé 356,792 verges cubes de terre, de sorte qu'il n'y aura probablement pas de difficulté à terminer l'ouvrage l'an prochain.

La longueur totale de ces deux sections est de 5,220 pieds. Depuis la traverse du chemin de Queenston sur la section No. 7, en arrière de la cité de Ste. Catherine, le nouveau canal est toujours plus ou moins resserré entre des levées, et comme la pente naturelle du terrain est vers le nord-est les eaux de cette région, sur une étendue considérable se trouvent interceptées.

En conséquence on a creusé un large fossé sur le côté ouest du canal afin d'y déverser les eaux de ces terrains au premier endroit convenable où il y aura moyen de s'en débarrasser. Cet endroit se trouve dans les environs de l'écluse No. 3 de la section No. 2, où un bras du ravin de May coupe le grand chemin à une petite distance vers l'ouest. Le fossé de derrière se termine à ce bras, qui communique avec le grand bief ou bassin situé entre les écluses Nos. 2 et 3, comme nous l'avons décrit plus haut.

#### SECTION No. 4.

Sur cette section il n'y a pas de maçonnerie ni pour écluses ni pour déversoirs, les seuls travaux à exécuter étant un pont tournant pour la voie ferrée et un autre pour un pont public à une seule voie.

L'excavation est presque terminée; 161,596 verges cubes ont été enlevées jusqu'à ce jour; une partie de cette excavation a été pour la formation d'un canal de 3,250 pieds de long et le reste a été pour le changement dans la voie du chemin de fer Welland.

Cette ligne doit être portée à l'est, la voie nouvelle se trouvant à 5,944 pieds entre les deux points de divergence. Cet ouvrage est nécessaire pour élever le niveau de manière à traverser le canal dans un endroit où il est encaissé entre des levées de 10 pieds; la voie nouvelle est presque au niveau des terrains à travers lesquels elle passe.

Ce changement s'opérera sans interruption du commerce de la ligne et le changement de niveau sur cette voie n'aura pas, comme nous le croyons, l'effet d'augmenter le montant des dépenses dans le fonctionnement de la ligne, tandis que les arrangements généraux sont de nature à rendre les abords du pont aussi sûrs que possible, car de chaque côté de la traverse du canal il y a un espace considérable de terrain uni.

A cet endroit le pont n'a pas encore été commencé. Le pont du chemin à la traverse de l'extension de l'Avenue du Lac (*Lake Avenue*) de Ste. Catherine est en bonne voie de progrès: 716 verges cubes de maçonnerie ont été faites à cet endroit cet automne.

Tous les travaux de cette section peuvent facilement être terminés l'an prochain.

La quantité d'excavation sur cette section et aussi sur les sections 5 et 6 va être beaucoup plus grande qu'on l'avait cru au principe, vu que la surface du sol est composée de sable et en certains endroits à une épaisseur de trois à quatre pieds. Ceci comme de raison a été rejeté et il a fallu le remplacer par d'autres matériaux quand il s'est agi de construire les levées.

## SECTION 5.

Dans cette section il y a deux écluses, deux déversoirs régulateurs, etc.

Le bief entre les écluses Nos. 5 et 6 est de 4,400 pieds de long, et entre les Nos. 6 et 7 de 1,500 pieds. Le surplus de l'eau passe par ces écluses au moyen d'une ouverture faite à travers la levée est du canal à quelque distance en amont de l'écluse No. 7. Cette ouverture communique directement avec un petit réservoir d'une étendue d'environ un acre et demi, dans la levée nord duquel est un déversoir régulateur qui se décharge dans un autre réservoir situé à un niveau inférieur, sa surface contenant une étendue de 4 acres; de ce réservoir l'eau s'écoule par un canal de dérivation de 900 pieds de long et de 60 pieds au fond dans le canal principal, 250 pieds au nord de l'écluse No. 6.

L'excavation a fait beaucoup de progrès, l'on a enlevé jusqu'à ce jour 170,840 verges cubes de déblais.

Les murs de l'écluse No. 6 ont atteint la hauteur de 10 pieds 6 pouces, et l'écluse No. 7 est presque complètement terminée, il ne reste plus que les deux tiers des pierres de couronnement à placer. Le prolongement de la rue Genève, à Ste. Catherine, traversera le canal sur les ailes supérieures de l'écluse No. 6, mais on n'a pas encore commencé les travaux de maçonnerie. Cette rue devra (décrit plus haut) aussi traverser vers l'est le canal de décharge, ou il faudra construire un pont permanent.

Il y a deux déversoirs régulateurs de terminés ainsi qu'un pont sur le chemin de halage. D'après les arrangements présents les travaux compris dans le présent contrat peuvent être terminés l'an prochain.

Le total de la maçonnerie faite jusqu'à ce jour est de 12,842 verges cubes.

La longueur de la section est de 3,200 pieds.

## SECTION No. 6.

Cette section a 7,000 pieds de long. Tous les travaux qui s'y rattachent consistent principalement en excavations qui sont presque complètement terminées, car on a jusqu'à ce jour enlevé 256,897 verges cubes de terre. Il y a cependant un pont à double voie à construire au point d'intersection de la rue Niagara, à Ste. Catherine: 685 verges cubes de maçonnerie pour ce pont ont été posées. Il y a aussi un pont pour le chemin de halage près de l'extrémité sud, mais il n'a pas encore été commencé.

Tout ces travaux peut se terminer l'an prochain.

## SECTION No. 7.

La chaîne peu élevée de graviers qui cours à l'est de Ste. Catherine vers Queenston traverse la ligne du nouveau canal vers l'extrémité sud de cette section. Le chemin public qui longe cette élévation sera continué par un pont tournant à double voie: les culées et les piliers de ce pont sont déjà construits.

Les fondations de l'écluse No. 8 sont jetées; il y a deux rangs de maçonnerie de construits. On a soin de les couvrir d'eau afin de les protéger contre l'effet de la gelée.

L'écluse No. 9 a reçu en partie ses pierres de couronnement, l'un des déversoirs régulateurs est fini et l'autre ne fait que commencer.

Le creusage de la terre est bien avancé, on a enlevé 183,969 verges cubes jusqu'à la présente date. Il faudra cependant un effort extraordinaire de la part des entrepreneurs pour terminer cette section dans le cours de l'année prochaine.

Il y a 10,960 verges cubes de maçonnerie de faite sur cette section, qui mesure 3,075 pieds de long.

Les écluses Nos. 7 et 8 sont à 7,400 pieds de distance l'une de l'autre, mais les Nos. 8 et 9 ne sont séparés que par un espace de 700 pieds. On a construit au nord du chemin de Queenston, sur le côté est du canal, un réservoir de 4.21 acres en étendue. Ce réservoir est en rapport avec un autre placé au niveau du bief compris entre les écluses Nos. 8 et 9, et possède une étendue de 7.43 acres. On a construit sur son côté nord un déversoir régulateur qui se décharge dans un canal de 750 pieds de long, et

d'une largeur de 60 pieds au le fond. Ce canal se termine à une ouverture pratiquée dans la levée est du canal, par laquelle le surplus d'eau rentrera dans le canal principal à peu de distance en aval de l'écluse No. 8:

#### SECTIONS 8 ET 9.

Les travaux sont tellement avancés sur ces sections qu'ils peuvent facilement être terminés l'an prochain. On a creusé environ 316,074 verges cubes, laissant très peu de chose à faire de ce côté. Le parement des écluses Nos. 10, 11, 12 est terminé, excepté les pierres de couronnement, dont une partie seulement a été posée. Il y a trois déversoirs régulateurs de construits et deux ponts pour le chemin de halage; sur la section No. 8 on a aussi commencé la construction d'un pont pour le chemin de halage. Les matériaux pour le 4ème et dernier sont sur le terrain.

La distance entre les écluses Nos. 9 et 10 est 2,250 pieds. Le surplus d'eau passe autour de cette dernière écluse sur son côté ouest. L'ouverture pratiquée à cet effet au-dessus de cette écluse, communique avec un réservoir latéral de  $2\frac{1}{2}$  acres. Dans la levée nord est construit le déversoir régulateur, d'où s'échappe un canal de décharge de 900 pieds de long et 60 de large au fond, et qui ramène l'eau plus bas dans le canal principal. On a nivelé, entre ce canal de décharge et la partie postérieure de l'écluse, un espace de terrain d'environ un acre et demi, ce qui pourra, vu sa position, être plus tard très utile au fonctionnement du canal.

Toutes les écluses depuis le No. 4 jusqu'au No. 11, inclusivement, sont sur la même ligne droite. Cette ligne a 4.4 milles de long entre les écluses Nos. 11 et 12. Le canal fait une courbe de 20 degrés vers l'ouest, puis devient droit pour l'espace de 4,500 pieds. C'est sur cette tangente que sont placées les écluses Nos. 12, 13, 14, 15, 16.

La distance entre les écluses Nos. 10 et 11 est de 3,500 pieds. Vers l'extrémité sud de la section, le canal coupe le ruisseau de Dix Milles (*Ten Miles Creek*) au moyen d'un ponceau à deux arches de 8 pieds de volée. Ce ruisseau est sujet à des crûes considérables tous les printemps, mais les travaux exécutés et dont on se sert depuis deux ans ont amplement suffi à l'écoulement des eaux.

Entre ce ponceau et l'écluse No. 11 se trouve le chemin de Thorold et Homer. On a déjà pris des mesures pour construire un pont à ce point, une grande quantité de pierre a déjà été livrée dans le but. Il y a aussi sur les lieux une assez grande quantité de matériaux pour l'agrandissement des ailes des écluses.

De l'écluse No. 11 en gagnant vers le sud jusqu'au No. 24, la distance moyenne qui sépare les écluses est de 650 pieds, et le canal a sur ces côtés une succession de réservoirs latéraux, dont plusieurs ont une grande superficie. L'étang en aval de l'écluse No. 11 et qui communique avec le bief qui se trouve au nord a une étendue de  $4\frac{1}{2}$  acres. L'étang qui longe l'espace qui sépare les écluses Nos. 11 et 12 couvre une surface de terrain de  $6\frac{1}{2}$  acres.

La longueur totale de ces diverses sections est de 6,338 pieds. Maçonnerie faite jusqu'à ce jour, 26,0587 verges cubes.

#### SECTION, No. 10.

La première écluse de cette section se trouve sur la ligne qui sépare la 9ème de la 10ème concession du Canton de Grantham; c'est pour cela que l'on a prolongé ses musoirs de manière à ne pas interrompre la circulation entre ces concessions.

Les avenues de ce pont du côté de l'ouest sont sur une levée massive à travers laquelle est pratiquée une ouverture pour mettre en communication les parties supérieure et inférieure du réservoir situé le long du bief qui sépare les écluses Nos. 12 et 13. Ce réservoir a une surface totale d'environ 9 acres. Il y a aussi un ponceau en pierre sèche à travers cette levée, pour livrer passage à l'eau d'un petit tributaire de la crique de Dix Milles, qui se décharge dans le bassin près de l'écluse No. 11 sur la 9ème section. Le réservoir latéral des sections 13 et 14 a 7 acres d'étendue. L'écluse No. 13 et son prolongement sont prêts à recevoir les pierres de couronnement, et les murs du No. 14 ont atteint une hauteur de 18 pieds. Tous les travaux secondaires sont terminés, et l'on a enlevé 135,885 verges cubes de terre.

Il y a une grande quantité de matériaux de rendus pour terminer les écluses, de sorte qu'il y a toute probabilité que cette section sera terminée l'année prochaine. Longueur de la section 2,107. Total de la maçonnerie faite jusqu'à ce jour, 16,811 verges cubes.

#### SECTION No. 11.

Sur cette section les travaux en terre sont passablement avancés.

On a enlevé 167,670 verges cubes de déblais.

L'écluse No. 15 a reçu en partie ses pierres de recouvrement, et les murs du No. 16 ont atteint une hauteur de 8 pieds. On a terminé un déversoir régulateur et deux ponts pour le chemin de halage ; il y a sur les lieux une grande quantité de matériaux.

Vers l'extrémité sud de cette section, le chemin de Thorold à St. David passe en dessous du canal, les niveaux du terrain se prêtant facilement à cela.

Le ponceau arqué a 14 pieds de large, 14 pieds de haut et 331 pieds de long. Il contient 3,507 verges cubes de maçonnerie et sera, suivant l'opinion générale, un moyen de circulation satisfaisant pour un endroit aussi difficile.

Le réservoir latéral pour le bief et les écluses 15 et 16 a 7.6 acres d'étendue. Un déversoir, comme à l'ordinaire, est construit dans la levée nord, qui le sépare du bassin voisin, qui a une étendue de 8.6 acres.

A l'angle sud-ouest entre un canal de décharge de 60 pieds de large, et par lui s'établit la communication avec le bassin du côté sud.

Le coursier de dérivation coupera la route de St. David environ 500 pieds à l'ouest du ponceau, et se joindra au déversoir régulateur qui doit être construit sur la levée actuelle du chemin de fer.

Longueur de la section, 2,250 pieds. Maçonnerie jusqu'à ce jour, 15,376,545 verges cubes. Sans aucun doute les travaux peuvent être terminés l'an prochain.

#### SECTION No. 12.

Cette section est très importante, embrassant des travaux très considérables, soit à propos du changement de la voie du chemin de fer Grand Occidental, soit à propos de la construction des 2,115 pieds du nouveau canal.

D'abord on avait résolu de traverser le canal sur un pont tournant près des musoirs inférieurs de l'écluse No. 17 ; mais comme de fortes objections avaient été faites à ce plan, un autre plan présenté par la compagnie indiquant la voie actuelle du chemin de fer, reçut votre approbation et les travaux furent commencés en conséquence.

Par ce nouveau plan la voie ferrée va diverger de sa position actuelle à un point près de 3,700 pieds à l'est de l'intersection actuelle avec la ligne du canal, puis faisant une courbe vers le sud, passera sous le lit de ce dernier, au bief qui sépare les écluses 18 et 19. Alors la nouvelle voie tourne vers le nord et rejoint la voie actuelle là où elle traverse le ruisseau de Dix Milles ; la longueur totale de la déviation est de 7,482 pieds.

Le creusage est généralement à travers un terrain compact, la quantité des matières extraites s'élevant à environ 200,000 verges cubes. La partie située à l'est est sur un roc stratifié.

Là où la voie ferrée passe sous le canal on est à construire un tunnel ou aqueduc à syphon. Ces travaux sont construits sur une courbe ayant un rayon de 1,443 pieds et la surface sur tout le parcours est plane. La partie centrale est à une profondeur de 35 pieds. La longueur totale est de 713 pieds, avec une largeur de seize pieds au niveau des lisses.

Le centre du plafond de l'arche sera 18 pieds au-dessus des lisses. Ce tunnel lorsqu'il sera terminé contiendra environ 11,500 verges cubes de maçonnerie de première classe, et les murs latéraux ont déjà quatre rangs au-dessus des fondations.

La moitié est de la déviation longera la face de la montagne et inclinera vers le tunnel à la proportion de 42 pieds par mille. A travers le tunnel le parcours sera de niveau, et vers l'ouest jusqu'au ruisseau de Dix Milles d'environ 21 pieds au mille.

L'inclinaison de la voie nouvelle est de 38.54 pieds au mille, là où elle trouve le centre du canal. Le lit de la nouvelle voie aura 24 pieds de large au fond des excavations et les talus auront de  $1\frac{1}{2}$  à 1 pied de pente avec un système d'égoût complet sur les côtés, et au sommet des talus. Les devis requièrent de les recouvrir de gazon si c'est nécessaire.

Tout l'ouvrage requis pour cette partie de la voie ferrée est en général de première qualité. On a enlevé 91,325 verges cubes dans les excavations pour la voie ferrée. On a aussi l'intention de travailler tout l'hiver à ces creusages, les déblais devront être déposés dans la vallée du ruisseau de Dix Milles. Pour permettre de compléter cette division de la voie ici, le ponceau qui permet le passage de ce cours d'eau au-dessous de la voie ferrée a été allongé de 40 pieds.

On a enlevé 52,161 verges cubes de déblais, et les travaux d'excavation ne peuvent pas être continués plus loin avant de terminer la partie nouvelle du chemin de fer. D'après ce qui précède on peut conclure que 44 pour cent de l'ouvrage sont terminés.

L'écluse No. 17 n'est pas commencée. Les murs de l'écluse No. 18 sont élevés de 8 pieds 6 pouces, ils ont été recouverts d'eau pour les mettre à l'abri des effets des gelées. Il y a sur le terrain une grande quantité de pierre préparée, mais aucun des travaux secondaires n'ont été commencés. Sur 32,300 verges cubes de maçonnerie à construire, il n'y en a jusqu'à ce jour que 6,401 verges.

D'après l'exposé ci-dessus il est évident qu'il faut déployer une grande énergie si l'on veut terminer les travaux l'an prochain.

Le réservoir latéral pour le bief entre l'écluse No. 16 et l'écluse No. 17 a une superficie de 8.5 acres et celui pour les écluses 17 et 18 d'environ 7.7.

#### SECTION 13.

Sur les 205,000 verges cubes de creusage supposées nécessaires pour cette section, 147,654 ont été enlevées jusqu'à ce jour.

La maçonnerie de l'écluse No. 19 est à la hauteur de 2 pieds, et les fondations ont été recouvertes d'eau pour les protéger contre les effets de la gelée.

Les murs de l'écluse No. 20 ont atteint une hauteur de 14 pieds et les fonds des deux déversoirs régulateurs ont été posés et assujétis par deux rangs de maçonnerie. L'un des ponts du chemin de halage est terminé; l'autre n'est pas encore commencé.

Le réservoir latéral pour le bief entre l'écluse No. 18 et l'écluse No. 19, a une aire d'environ 5 acres; l'aire du bief en amont du No. 19 a 5.1 acres d'étendue.

Dans ces derniers temps l'on a poussé ces travaux avec vigueur, de sorte qu'avec les mesures prises jusqu'à ce jour il y a probabilité que l'ouvrage sera terminé l'an prochain.

Maçonnerie posée jusqu'à ce jour, 5,786 verges cubes. Longueur de la section, 2,000 pieds.

#### SECTION No. 14.

Cette section est presque terminée; les écluses Nos. 21 et 22 ont reçu leurs pierres de couronnement, un déversoir régulateur a été construit et trois ponts pour le chemin de halage. Il ne reste plus à construire qu'un déversoir régulateur, mais toute la pierre nécessaire à sa construction est prête.

On a enlevé 181,867 verges cubes de déblais, ne laissant que 10,000 verges cubes pour compléter cette partie de l'ouvrage.

Les réservoirs latéraux pour les biefs entre les écluses 20-21 et 21-22 ont une aire respective de 6.4 et 5.4 acres.

Toute la maçonnerie posée jusqu'à cette date est de 17,809.64 verges cubes. Longueur de la section, 1,775 pieds.

## SECTION No. 15.

Dans cette sections se rencontrent des travaux difficiles à travers le ravin en arrière de Thorold.

Le nouveau canal entre les écluses 22 et 23 fait une courbe considérable vers l'est et entre dans la vallée creusée par les eaux de la crique de Dix Milles, dont les bords ont à cet endroit une hauteur de 40 pieds.

Le centre de ce ravin était occupé avant le commencement des travaux en août 1873 par la voie ferrée Welland; c'était évidemment la meilleure position pour cette ligne pour atteindre le niveau de la hauteur des terres au sud, bien qu'on dut pour atteindre ce but adopter une rampe de 83 pieds au mille sur une distance de plus de deux milles. La voie à travers le ravin a dû être reculée de 120 pieds à l'ouest de son ancienne position pour pouvoir faire place au canal dont le centre occupe exactement celui de l'ancienne voie ferrée.

Afin de creuser un lit pour le nouvel emplacement de la voie ferrée il fallut exécuter des travaux d'excavation considérables dans la levée gauche du ravin, dont la composition offrit plus de résistance au creusage qu'on ne l'avait cru d'abord, car il fallut employer la dualine et la nitro-glycererie, sur une grande étendue du terrain à creuser.

Il fallut aussi pourvoir à l'écoulement des eaux du ruisseau, qui est exposé à des crues considérables le printemps. La couche supérieure du terrain du ravin étant composée d'argile, il fut décidé de former un canal entièrement en maçonnerie sur une longueur d'environ un demi-mille en arrière de la levée ouest du canal, et qui longeait le chemin de fer dans sa nouvelle position. Il y a déjà deux ans que ce canal est ouvert et il a rempli jusqu'à présent le but dans lequel il avait été construit.

Le canal là où il passe à travers le ravin a une largeur au fond de 110 pieds, et ses côtés sont protégés par des murs de soutènement épais en maçonnerie. Les murs du côté ouest, à partir du pied de l'écluse No. 24 jusqu'à la tête de l'écluse No. 22, seront fait avec du ciment hydraulique. Sur le côté opposé du canal, les murs seront construits en pierres perdues et des ouvertures seront ménagées pour permettre une communication libre entre les canaux de décharge et les biefs du canal. Le canal de décharge est creusé dans un terrain compact; son objet est de transporter le surplus d'eau en amont de l'écluse No. 24, en longeant le bord droit du ravin en arrière du mur de soutènement du canal. Il a environ 2,300 pieds de long avec une largeur de 58 pieds au fond. Bien que le bief entre les écluses Nos. 23 et 24 soit le seul sur tout le versant de la montagne qui n'ait pas de communication libre avec un réservoir latéral, il est évident que la superficie du canal de décharge qui est d'un acre et demi, remplira cet objet jusqu'à un certain point, tandis que dans la position décrite plus haute avec ses ouvertures latérales, il pourra empêcher les contre-courants qui pourraient se former si toute l'eau d'alimentation pour les biefs inférieurs était lâchée soudainement dans le lit du canal. Une partie seulement de l'eau qui passe à travers ce canal de décharge sera admise dans le bief entre les écluses 22 et 23. Le chenal sera subdivisé à ce point et la quantité d'eau jugée nécessaire sera conduite en arrière de l'écluse No. 22 par un conduit de 30 pieds de large creusé dans le roc, qui ira finir dans un des réservoirs latéraux du bief entre les écluses 21 et 22. Le réservoir du bief entre l'écluse No. 22 et l'écluse No. 23 ont une superficie de 2.2 acres.

On a creusé une quantité de roc considérable (51,190 verges cubes). Cette partie des travaux a fait des progrès considérables, 247,237 verges cubes ayant été enlevées, il n'en reste plus que 25,000. L'écluse No. 23 a une hauteur de 16, pieds et le No. 24, ainsi que l'extension de ses ailes supérieures pour la réception du pont du chemin de Hover, est prêt à recevoir les pierres de couronnement. Il faut aussi prolonger ce chemin à travers la voie ferrée vers l'est et le canal de décharge à l'ouest du nouveau canal. On a l'intention de percer une voie publique sur le côté est pour permettre l'accès et la sortie de la ville de Thorold de ce côté.

Aucun des déversoirs régulateurs n'a encore été commencé, et il y a encore une étendue considérable des murs d'appui à construire, de sorte que malgré la grande quantité d'ouvrage qu'il y a eu de fait, il en reste encore beaucoup à faire. Il va

falloir que les entrepreneurs poursuivent les travaux avec une grande énergie s'ils veulent terminer l'année prochaine. Total de la maçonnerie faite jusqu'à présent, 19,391 verges cubes. Longueur de la section, 2,300 pieds.

#### SECTION No. 16.

Les travaux sur cette section consistent principalement en creusages difficiles. Le canal passant ici à travers le plateau qui divise la vallée de la crique de Dix Milles de celle de la Chaussée aux Castors (*Beaver Dam*) qui est un des tributaires de l'autre. Cette tranchée correspond à ce qui est connue sous le nom de Petite Tranchée Profonde (*Little Deep Cut*) du canal actuel, les deux passant à travers la même élévation.

A creuser sur cette section il y a 325,000 verges cubes de terre et 80,000 de roc. Jusqu'à ce jour on a enlevé 269,808 verges cubes de terre, et 34,680 de roc.

Les eaux de la partie supérieure de la crique de Dix Milles passent sous le canal dans cette section par un ponceau à deux arches (6 pieds de volée) de 234 pieds de long. Ce ponceau communique avec l'extrémité sud du chenal en maçonnerie dont on a parlé à la section 15.

De l'extrémité sud de la section 15 en gagnant vers le point de partage le canal est creusé dans la terre glaise et a des murs d'appui ou une maçonnerie en pierre sèche de chaque côté, dont 9,553 verges cubes ont été construites jusqu'à ce jour.

A environ 100 pieds au nord de la traverse de la voie empierrée de Clifton on rencontre des couches plus élevées de pierre à chaux, faisant partie de la couche supérieure de la formation du Niagara. Ces couches, comme à l'ordinaire, plongent rapidement vers le sud, la tranchée la plus profonde (18.34 p.) se trouvant dans la couche nord, d'où la surface rocheuse revient à la surface de la ligne entre les sections 16 et 17. Le point culminant de ce rocher se trouve 326.5 pieds au-dessus du niveau ordinaire, tandis que le niveau du terrain est de 343 pieds au-dessus du même plan, la tranchée la plus profonde étant de 35 pieds.

Une partie du roc dernièrement creusé sur cette section a été enlevée au moyen d'un excavateur à vapeur, la dynamite ou la poudre à miner ordinaire ayant été employées auparavant pour l'ébranler. Ce procédé ne semble cependant pas fonctionner avantageusement, et si l'on veut enlever toute cette couche de roche avant la fin de l'année prochaine, il va falloir hâter les travaux.

On a construit sur cette tranchée un pont temporaire, en ligne avec la voie macadamisée de Clifton mentionnée plus haut, pour l'usage du public jusqu'à ce qu'on puisse joindre cette voie publique à la traverse de Hoover par une voie nouvelle tracée sur le côté est du canal.

L'extrémité sud de la section se termine à l'étang Marlatt, où il y a une courbe de 1,000 pieds de rayon, et où le canal aura une largeur au fond de 175 pieds. La longueur de la section est de 3,500 pieds.

Le nombre de verges cubes de maçonnerie faite jusqu'au 30 novembre 1876 est de 10,484.60.

Depuis l'extrémité des jetées d'entrée au Port Dalhousie, jusqu'à la ligne entre les sections 16 et 17 à l'étang Marlatt, près de Thorold, la distance mesurée le long de la ligne centrale du nouveau canal est bien près de 9.5 de milles. Sur cette longueur 88.3 pour cent en droite ligne et 11.7 pour cent en courbes.

D'après la description ci-dessus on voit que le long des courts biefs entre les écluses 11 et 24 où se fait l'ascension de la montagne, le canal est bordé d'une chaîne de bassin latéraux considérable, communiquant les uns avec les autres au moyen de déversoirs régulateurs construits dans leurs murs de séparation, et avec la partie navigable du canal au moyen d'une série d'ouvertures recouvertes par des ponts sur la voie de halage ouest.

Ces réservoirs ont une grandeur totale de 90 acres, et la surface du canal même dans la distance mentionnée plus haut contient environ 30 acres. formant un total de 120 acres. La grandeur moyenne de chacun de ces 13 biefs est donc de  $9\frac{1}{2}$  acres,



équivalent à une longueur de 2,645 pieds de canal avec une largeur d'eau à la surface de 15 $\frac{1}{2}$  pieds.

Cet arrangement facilitera évidemment l'usage du canal et permettra de distribuer l'eau à toutes ses parties d'une manière continue, et d'exercer un contrôle facile sur cette distribution.

L'item de la maçonnerie étant un des plus considérables dans ces travaux, je vais décrire en peu de mots la mesure prise jusqu'à ce jour pour la livraison de la pierre ainsi que les localités d'où elle est extraite.

La première carrière était à l'ouest du vieux canal. C'est de cette distance d'environ 2 milles que la pierre de parement de l'écluse No. 24 a été transportée.

La pierre est une pierre à chaux compacte, bleu foncé et donnant d'une manière générale d'excellents matériaux pour le but proposé. Cette carrière, avec une petite excavation un peu plus à l'ouest sur la ferme de Ball, et la carrière, dite carrière de Wenton, dans le canton de Pelham, sont les seuls endroits où l'on a pu se procurer dans ces environs de la pierre en couches d'épaisseur suffisante. En s'éloignant de la surface, elles semblent entrer l'une dans l'autre, ne formant ainsi qu'une seule couche augmentant formidablement les difficultés de l'extraction; ces difficultés, jointes à celles des chemins de glaise sur lesquels la pierre devait être transportée, le surcroît de dépenses encourues pour la tailler à cause de son extrême dureté, décidèrent les entrepreneurs à abandonner les carrières de la partie ouest, dont on n'avait probablement pas extrait plus de 10,000 verges cubes de pierre. Le reste des 175,000 verges cubes qui ont été construites a été extrait de la crête en face de Niagara entre Thorold et Queenston.

À une petite distance à l'est de St. David il y a un nombre de carrières très rapprochées. C'est de là que l'on a extrait la pierre pour les sections Nos. 2, 3, 5, 7, 8 et 9, et une partie des sections 10 et 11. C'est une pierre grisâtre forte et durable, et bien qu'assez dure est plus facile à tailler que la pierre bleue décrite plus haut.

Ces carrières sont reliées par des lisses avec la ligne du Grand Occidental à l'embranchement de St. David, dont la pierre est transportée sur la ligne principale jusqu'à Merriton. De là ces lisses longent la voie principale du Grand Occidental, puis par des embranchements spéciaux permettent la distribution de la pierre aux différentes sections. Ce mode de transport est sans doute le plus satisfaisant, parce qu'il est à bon marché et permet de livrer la pierre suivant le besoin.

Il possède encore l'avantage de rendre les entrepreneurs indépendants du travail ordinaire, dont le prix varie beaucoup, et qu'il est quelquefois impossible de se procurer. Il est plus que probable, si l'on en juge par l'expérience du passé, que si l'immense quantité de matériaux qui ont été livrés sur l'emplacement des travaux, avait été transportée sur des charrettes ordinaires, les chemins auraient été tellement défoncés qu'ils seraient devenues impraticables.

Les carrières d'où ont été extraites les pierres de parement pour les sections Nos. 14, 15 portent le nom de *Hutts*. Tous ces matériaux ont été transportés sur un chemin à lisses fonctionnant principalement par la gravité spécifique. On a aussi ouvert des carrières dans le voisinage, d'où les sections Nos. 12 et 13 tirent leurs matériaux.

Dans presque toutes ces carrières la meilleure pierre se trouve dans un lit de 10 à 12 pieds d'épaisseur, et ce lit, presque toujours changé en fragments brisés d'aucune utilité, est cause que le coût de la pierre à parement est très-variable. Mais en thèse générale on peut dire que les carrières sont aujourd'hui tellement exploitées qu'on n'éprouvera plus ce degré d'incertitude qu'on éprouvait auparavant pour trouver la bonne pierre.

Le point le plus important relativement à l'extraction de la pierre des carrières de cet endroit, en ce qui regarde le progrès des travaux, est tendance à se fendre sous l'action de la gelée si elle est extraite avant le milieu de mai ou après la première partie de novembre. Un grand nombre de pierres de parement ont déjà été perdues ainsi cet hiver, et il est aujourd'hui de toute évidence que pendant six mois au moins de l'année, on ne peut tirer judicieusement une pierre des carrières d'où elles ont été extraites jusqu'à présent.

Il y a eu de livré sur les travaux 562,917 boisseaux de ciment. Presque tout ce

ciment a été tiré de la couche de pierre calcaire hydraulique traversée par la voie du nouveau canal dans le ravin en arrière de Thorold.

Le sable dont on a fait usage jusqu'à présent a été apporté soit du lac Erié, soit du lac Ontario et est d'excellente qualité. On peut aussi trouver d'excellent sable pour les remblais, dans le plateau décrit à la section No. 7.

Il n'y a pas eu d'interruption sérieuse dans les travaux depuis leur commencement, si ce n'est la grève des tailleurs de pierre qui a duré quelque temps le printemps dernier. Il y a aussi eu peu d'accidents, dont le plus remarquable est la mort de M. John Brown, entrepreneur des sections 14, 15 et 16, qui fut tué le 27 juin dernier en tombant de sa voiture, pendant qu'il inspectait les travaux faits dans ses sections.

Tel que vous en aviez marqué le désir, on a creusé des voies d'essai entre l'étang Marlatt et la partie nord de la Tranchée Profonde (*Deep Cut*) près d'Allanburg, distance de plus de trois milles, afin de constater le coût relatif, et l'opportunité de construire un canal entièrement neuf entre ces deux points, ou bien d'élargir le canal existant.

Les plans, quantités et les états explicatifs de la location projetée des sections Nos. 17, 18, 19 et 20 vous ont été expédiés il y a quelque temps. Tout est sans doute pris en considération, de sorte que je crois qu'il est inutile pour moi de revenir sur ce sujet aujourd'hui.

A ce rapport sont joints deux tableaux donnant en détail les divers items et la valeur des travaux faits sur chaque section jusqu'à ce jour. Ils ont été préparés avec soin, et pourront, j'en suis certain, être utiles plus tard si l'on veut s'en servir.

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

THOMAS MUNRO,  
*Ingénieur civil.*

JOHN PAGE, écr.,  
*Surintendant des Travaux Publics,*  
Ottawa.

CANAL WELLAND—SECTIONS Nos. 1 À 16—QUANTITÉ DE TRAVAUX, ETC., JUSQU'AU 30 NOVEMBRE 1876.

No. DES SECTIONS.	Abattage et essouchement.	Excavation dans la terre sur les sections.	Excavation dans la terre pour fondations.	Excavation dans le roc sur les sections.	Excavation dans le roc pour fondations.	Dragage.	Pisé.	Béton.	Fondations en bois.	Poutres sur les tabliers des seuils.	Chêne pour les buses.	Bois des caissons.	Palplanches.	Fer forgé pour fondations des écluses.	Fer forgé pour caissons.	Carvelles de fer pressées.	Maçonnerie des écluses et extension des ponts.	Maçonnerie pour déversoirs et digues.	Liée avec du ciment.	En pierre sèche.	Maçonnerie des arches, des aqueducs et tunnels.	Pierre en arrière des murs.	Remplissage des caissons.	Maçonnerie des ponts.	Clôture faite.	Total de la maçonnerie de tout genre.
No. 1		18,493	27,005		1,428	222,883						164,596			40,471								12,620			
" 2	6-00	93,652	65,492				4,190	2,828	23,624	1,736	648	150,849	169,745	6,428	37,108	8,031	8,756	4,601-50	1,101	113						14,571-50
" 3	12-17	141,642	56,006				5,974	1,086	37,362	3,480	1,310		257,064	11,151		14,737	14,230	1,469	750	225						16,874
" 4	7-87	161,353	243				96		1,463				11,057											716	348	716
" 5		124,458	42,392				11,562	3,413	36,141	3,472	1,296		233,492	10,765		8,490	11,000	1,468	374							12,842
" 6		256,897					11,284		1,016				9,000			156								685		685
" 7	5-40	138,565	45,404				5,909	2,995	34,152	3,472	1,296		212,218	11,014		1,278	8,320	865	918	112				745		10,960
" 8	12-00	164,904	24,128				5,926	651-50	23,907	1,920	655		159,323	6,596		9,475	7,165	625	143		1,324-50					9,257-50
" 9	0-50	95,941	31,101				6,103	998	43,177		1,310		261,798	11,298		14,460	14,642	1,250	909-20							16,801-20
" 10	13-74	92,885	46,000				5,790	2,465	40,735	3,486	1,310		262,374	11,634		8,825	14,167	1,250	965	430						16,812
" 11	10-00	138,766	28,904				6,408	877	34,580	3,480	1,310		218,500	11,220		7,832	10,204	745-70	727-50	192	3,507-30	485				15,376-54
" 12	3-59	118,325	26,421	20			1,422	490	16,938	1,736	655		86,171	4,340		515	2,557		30		3,814					16,812
" 13	1-50	117,154	30,500				1,568	1,275	38,661	3,536	1,310		195,170	10,925		975	4,780	512	494							5,786
" 14		139,856	38,684	954	2,373		6,270	2,028-60	32,822	3,480	1,310		245,953	10,229		13,025	15,967	732	1,005	105-60						17,809-69
" 15		215,403	18,834	40,608	10,582		3,770	4,704	24,025	3,691	1,310		178,579	8,868		905	13,592		775	5,024			1,197-50		105	19,391
" 16		267,030	2,778	34,680			936		3,568				16,371						81	9,553-60	850	1,896			64	10,484-60
	72-77	2,285,324	483,882	76,262	14,383	222,883	77,208	23,811-10	391,171	33,489	13,720	315,445	2,516,815	114,465	77,579	88,704	125,380	13,518-20	8,272-70	15,755-20	9,495-80	2,413	13,817-50	2,146	693	174,567-98

LISTE APPROXIMATIVE DE LA MAÇONNERIE.

- Maçonnerie d'écluse..... 200,000 verges cubes.
- do de déversoir..... 17,500 "
- do des arches des aqueducs et tunnels..... 17,500 "
- do des ponts des voies publiques..... 3,200 "
- do de chemin de fer..... 1,000 "
- do liée avec ciment..... 52,500\* "
- do en pierre sèche..... 33,345 "

325,045 depuis la section 1 jusqu'à 16.

STE CATHERINE 8 décembre 1876.

\* Là-dessus il y a environ 30,000 verges cubes de maçonnerie en moëllons pour le prolongement des murs d'écluse.

THOMAS MUNRO.

CANAL WELLAND—SECTIONS Nos. 1 À 16—VALEUR DES TRAVAUX EXÉCUTÉS ET DES MATÉRIAUX LIVRÉS JUSQU'AU 30 NOVEMBRE 1876.

No. de la section.	Abattage et essouche-ment.	Terrain de la section.	Terre dans les fondations.	Excavations de roc dans la section.	Excavations de roc dans les fondations.	Dragage.	Pisé.	Béton.	Poutres dans les fonda-tions.	Poutres dans les tabliers des seuils.	Chêne dans les buscs.	Bois pour caissons.	Madriers pour fondations et palplanches.	Fer forgé dans les écluses.	Fer forgé dans les caissons.	Carvelles de fer pressé.	Maçonnerie des écluses et prolongement des ponts.	Maçonnerie des digues et des déversoirs.	Ponceaux et tunnels.	Ponts de chemins.	Liée avec du ciment.	En pierre sèche.	Pierre en arrière des murs, etc.	Remplissage des cais-sons.	Clôture construite.	Assèchement et divers.	Totaux (y compris les matériaux.)	Matériaux livrés.			
No. 1		\$ 5,547 90	\$10,802 00		\$4,284 00	\$75,992 30						\$61,204 20			\$4,856 52									\$15,306 50		{ \$3,883 50 3,000 00 4,000 00	\$216,088 62 Assèchement. 321,856 78	\$34,211 70			
" 2	\$ 600 00	28,095 60	22,922 20				\$3,352 00	\$14,140 00	\$11,812 00	\$1,041 60	\$ 388 80	50,142 15	\$5,193 10	\$ 899 92	5,195 12	\$ 722 69	{ \$76,875 00 12,560 00 149,415 00	{ \$16,135 00 29,880 00 14,690 00			\$9,909 00	791 00									27,196 50
" 3	1,217 00	39,659 76	20,162 16				4,779 20	5,430 00	20,549 10	2,088 00	982 50		8,664 31	1,561 14		1,326,33					6,750 00	1,350 00				4,000 00	295,724 50	13,100 00			
" 4	1,967 50	{ 28,040 98 7,456 68 43,560 30	72 90				76 80		512 05				176 91							\$6,444 00				\$1,218 00			50,215 82	4,250 00			
" 5		{ 61,655 28 2,490 12 41,569 50	15,681 34				11,562 00	20,478 00	10,842 30	1,388 83	1,166 40		7,574 60	1,399 45		679 20	143,000 00	16,148 00			3,366 00						290,646 39	13,800 00			
" 6		{ 61,655 28 2,490 12 41,569 50					3,385 20		355 60				231 00			14 04				11,645 00							81,464 24	1,685 00			
" 7	810 00	41,569 50	15,891 40				2,363 60	5,990 00	20,491 20	2,256 80	907 20		7,577 20	1,321 68		89 46	99,840 00	7,352 50		13,037 50	9,180 00	672 00					238,080 04	8,730 00			
" 8	2,700 00	41,226 00	7,238 40				2,370 40	1,954 50	14,344 20	1,152 00	393 00		6,372 92	659 60		568 50	85,980 00	6,250 00	\$13,245 00		1,144 00										
" 9	112 50	23,025 84	9,330 30				2,441 20	2,994 00	25,936 20		786 00		10,471 92	1,129 50		867 60	175,704 00	12,500 00			7,273 60					Les deux sections— \$8,000 00	{ 185,598 52 278,542 66	3,450 00			
" 10	3,091 50	29,723 20	16,100 00				7,237 50	13,557 50	11,813 15	1,220 10	1,179 00		7,446 32	1,512 42		749 25	{ 146,004 00 28,000 00 101,529 80	17,500 00			8,685 00	2,365 00	112 00				316,300 94	20,035 00			
" 11	2,250 00	41,629 80	10,116 40				3,204 00	3,508 00	12,103 00	1,914 00	786 00		8,970 00	1,570 80		704 88	101,529 80	6,711 30	52,609 50		4,729 01	960 00	727 50		1,000 00	264,373 99	9,350 00				
" 12	616 20	{ 7,830 00 27,854 12 44,518 52	{ 7,768 91 435 20 12,810 00	21 00			{ 479 00 232 00 1,568 00	{ 1,957 50 247 50 6,375 00	{ 5,541 20 387 10 12,758 13	607 60	262 00		{ 1,719 48 90 11 6,271 62	480 60		{ 22 50 8 40 87 75	27,871 30		{ 39,900 00 3,579 60		297 00			440 00			164,800 32	36,122 00			
" 13	180 00	44,518 52	12,810 00				1,568 00	6,375 00	12,758 13	1,308 32	1,179 00		6,271 62	1,420 25		87 75	50,190 00	5,120 00			4,446 00						167,602 59	19,370 00			
" 14		48,949 60	19,342 00	954 00	2,373 00		3,762 00	10,548 72	16,411 00	2,088 00	786 00		,308 13	1,636 64		1,302 50	160,468 75	6,807 60			7,035 00	633 60				1,000 00	292,051 54	1,645 00			
" 15		75,391 05	7,535 20	40,608 00	15,873 00		2,282 00	18,816 00	7,207 50	2,214 60	786 00		,287 39	1,330 20		90 50	{ 99,192 40 7,252 00				4,650 00	20,096 00	2,395 00		420 00	Assèchement. 1,452 50 2,000 00	330,959 34	14,100 00			
" 16		77,438 70	972 30	37,801 20			982 80		1,427 20				491 13								708 75	60,474 29	2,180 40		255 00	Assèchement. 850 00 Pont 500 00 Assè.	193,202 27				
	13,574 70	\$675,662 95	\$177,180 71	\$79,384 20	\$22,530 00	\$75,992 30	\$50,057 70	\$105,996 72	\$172,460 93	\$17,279 82	\$9,601 90	\$111,346 35	\$84,854 14	\$14,922 20	\$10,051 64	\$7,233 70	\$1,363,882 25	\$139,094 40	\$118,454 60	\$31,126 50	\$68,173 36	\$87,341 89	\$5,414 90	\$25,306 50	\$2,333 00	\$24,686 00	\$3,690,958 56	\$207,015 20			

## B

WELLAND, 7 décembre 1876.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans votre lettre du 21 novembre et dans les télégrammes antérieurs et subséquents, j'ai l'honneur de vous faire un rapport sur l'état des travaux d'agrandissement de la division sud du canal Welland.

Quant à ce qui a trait aux travaux qui sont sous ma direction, je me suis efforcé de ne pas répéter ce qui avait paru dans des rapports antérieurs, et si celui-ci vous paraissait incomplet, vous voudrez bien accepter cette explication.

En commençant à l'extrémité nord de la division sud, près d'Allanburgh, se trouve en premier lieu la "Tranchée Profonde" "*Deep Cut*" (sections 21 et 22.)

Les travaux compris dans le contrat pour cette partie sont commencés en octobre 1873, et ont toujours continué sans interruption pendant la saison des opérations.

Les déblais au-dessus du niveau du chemin de halage est presque terminé, et les travaux en aval du chemin de halage sont aux trois quarts faits.

Un fossé, en arrière, a été creusé sur le côté ouest du canal, d'une extrémité à l'autre de la "*Deep Cut*."

Dans le tableau détaillé ci-joint on trouvera la quantité de travaux faits et de matériaux livrés dans les différentes sections.

Le déblai d'une grande quantité de matériaux, rendu nécessaire pour donner une pente de  $2\frac{1}{2}$  à 1 au talus au-dessus du niveau du chemin de halage, a eu jusqu'ici l'effet qu'on en attendait, celui d'empêcher des éboulis qui avaient lieu fréquemment.

En outre de cela, depuis que cette quantité de matériaux a été enlevée, la ligne d'eau dans le canal est descendue à plusieurs reprises et pendant plusieurs semaines au niveau du lac Erié, sans causer aucuns dommages aux berges du canal.

Quelque satisfaisant que soit le résultat obtenu en diminuant la pression des levées, cependant on ne peut pas supposer que le "*Deep Cut*" est ferme et solide avant que l'extraction complète des matériaux soit terminée et portée à la profondeur voulue en vertu du présent contrat, et tant que cette masse repose encore au fond et forme une arche renversée qui sort d'appui aux côtés.

Il serait désirable d'adopter certaines mesures de précaution contre le ressac sur les talus longs et plats qui forment les côtés de la "*Deep Cut*," et si l'on prend en considération combien ces talus sont plats ( $2\frac{1}{2}$  à 1), l'on pourrait, après avoir hersé la surface du terrain et l'avoir couverte de plâtre, tenter l'essai de semer la graine de mil sur les talus, qui n'avait pas réussi il y a quelques années, mais qui serait couronné de succès si on choisissait la saison convenable.

Une partie du talus qui a été nivelé à l'avant dernière saison est maintenant remplie de crevasses nombreuses et profondes, dont le contenu a été emporté par le ressac dans le canal.

Si l'on destinait une faible partie de la somme nécessaire pour enlever les éboulis d'une année dans le canal à ensemer les talus, il serait facile de juger des résultats de l'essai, et s'il réussissait on pourrait l'appliquer à toute l'étendue des talus de la "*Deep Cut*" à un prix comparativement limité.

Le décès de M. John Brown, entrepreneur des sections 21 22, qui a eu lieu le 29 juin dernier, n'a causé aucun retardement dans les travaux, et le système qui avait été adopté pour l'exécution de ces travaux est continué par ceux qui en ont la direction aujourd'hui.

## SECTION 23.

M. John Carroll, l'entrepreneur de cette section, a commencé les travaux en avril 1876.

Tout ce qui se trouvait au-dessus de la ligne d'eau a été enlevé, à l'exception de quelques ajustages dans différentes places, et deux dragueurs et grues ont été employés l'été dernier à excaver au-dessous de la ligne d'eau.

La masse des matières draguées entre les stations 8 et 26 a été placée sur la berge ouest du canal au moyen de grues ordinaires, et le reste a été transporté

dans des bacs à des grues à fond mobile; un sur le côté nord du chenal qui conduit à l'écluse de Port Robinson et l'autre sur la berge du canal, à l'extrémité sud de cette section.

Les déblais transportés près de la grue à fond mobile sont d'argile durcie; le transport a été fait sur des bacs pontés, et ils ont été déposés de manière à former des levées sur le côté sud de l'étang, et en arrière desquelles on pourrait entasser des matières moins solides.

Les matières vaseuses enlevées du fond du canal ont été transportées près de la grue à fond mobile sur des bacs pontés, à l'extrémité sud de la section, et entassées là où le sol est peu élevé et solide.

Sur le côté ouest du canal, entre les stations 18 et 28 on a creusé un fossé.

Sur une étendue de 1,500 pieds, à l'extrémité sud de cette section, et sur le côté ouest du canal, le chemin de halage qui traverse le fossé déjà mentionné a été formé de matières sèches que l'on s'est procuré dans un champ voisin et qui ont été disposées en talus lorsque l'eau était basse.

Les matières qui ont été entassées dans ce talus ne sont pas comprises dans les quantités mentionnées dans le tableau ci-joint, elles proviennent d'en dehors des jalons indiquant la ligne de creusement du canal.

L'entrepreneur sera cependant bien récompensé pour les déboursés qu'il a faits, vu les avantages que cela lui procurera pour disposer des matières draguées dans la moitié sud qui comprend le contrat; les excavations faites dans le fond du canal jusqu'à présent viennent de la partie nord.

Une grande activité a régné cet été pour préparer et livrer les matériaux nécessaires à l'écluse de prise d'eau et au pont tournant de cette section, et jusqu'à la date où il a été donné avis que le bief culminant ne devait pas être mis à sec cette saison.

Les caissons pour les tabliers, enclaves et les portes d'écluse ont été faits et mis ensemble sur les talus afin que tout soit prêt, et de permettre que chaque pièce soit numérotée avant d'être mise à l'abri jusqu'à ce que la construction commence.

Les carrières de Queenston ont fourni la plus grande partie de la pierre à parement; on s'en est aussi procuré une petite quantité ainsi que de pierre de remplissage de la Baie de Quinté.

L'autre partie de pierre de remplissage a été extraite à Queenston, et dans la tranchée de roc près de Thorold, au commencement de la saison, des arrangements ayant été faits avec le chemin de fer Grand Occidental et la compagnie Welland, pour la livrée à la station de Port Robinson, elle était transportée en voiture jusqu'à l'emplacement des travaux, distance d'un quart de mille.

On a fait venir par des bacs de Port Colborne et de Thorold, du sable et de la pierre pour le béton. Le sable a été passé à la claie et couvert, et des arrangements ont été faits pour qu'il y ait une provision constante de ciment.

Une quantité de poutres et de planches pour la digue a été transportée sur le terrain, ainsi que cinq grues dont l'une est portative, et une machine à vapeur pour mettre cette dernière en mouvement.

La pierre à parement pour le pilier des tourillons, les jetées et culées pour le pont, nécessaire jusqu'au deuxième rang qui précède la pierre de couronnement, était prête à être posée quand les travaux ont cessé.

Les fièvres se sont fait sentir assez sérieusement dans les environs de Port Robinson l'été dernier, et on en a attribué la cause au bouleversement d'une si grande quantité d'argile dans le canal.

Il est possible que ce soit une des causes, mais je suis porté à l'attribuer aux miasmes qui s'échappaient des matières végétales en putréfaction sur une grande étendue de terrains marécageux.

Les réclamations de deux des propriétaires de terrains nécessaires à l'agrandissement du canal n'ont pas encore été réglées. Ces terrains se trouvent sur le côté ouest du canal, entre le pont tournant et l'entrée de l'ancien canal et appartiennent à A. Brownson et M. Donahoe.

#### SECTION 24.

M. C. F. Dunbar, l'entrepreneur de cette section, a commencé les travaux dans le mois d'août 1875. Ils ont été discontinués à la fermeture de la navigation, repris

de nouveau le printemps suivant et se sont continués sans interruption jusqu'à la présente date.

La plus grande partie des matières au-dessus de la ligne d'eau a été enlevée avec des grattes, et au-dessous de la ligne d'eau, il y a plus d'un tiers de l'excavation qui a été enlevée et entassée sur le talus à l'est au moyen d'un dragueur et d'une grue.

Le talus pour le chemin de halage a été fait de manière à traverser l'étang près l'extrémité sud de la section, et l'espace qui se trouve en arrière de ce chemin servira l'an prochain pour recevoir les déblais.

A l'endroit où le chemin de halage traverse l'étang à l'extrémité nord de la section, le fond du talus a été dragué de nouveau de manière à enlever toute matière nuisible, et une forme convenable lui a été donnée pour recevoir le talus.

#### SECTION 25.

Les entrepreneurs de cette section, MM. Ferguson, Mitchell et Symmes, ont commencé les opérations au mois d'août 1875 et les ont continués sans interruption, si ce n'est pendant la fermeture de la navigation.

La plus grande partie des matières au-dessus de la ligne d'eau a été enlevée, et l'excavation au-dessous de ce niveau est à moitié terminée.

Deux dragueurs et des grues y ont été employés jusqu'au commencement d'octobre, quand on y ajouta encore un dragueur et une grue. Ils ont commencé à travailler à l'extrémité nord en avançant vers le sud, et sont maintenant rendus à Bargar Bridge.

Des préparatifs sont commencés dans l'automne de l'année dernière pour le nouveau pont tournant vis-à-vis le chemin Quaker; la pierre a été extraite dans un endroit à l'ouest du Port Colborne, transportée sur le talus du canal, et là mise dans des bacs pour être envoyée à la section 25 cet été.

Cette année on a commencé à exploiter une nouvelle carrière près du réservoir de l'aqueduc de Ste. Catherine; la pierre fut mise sur la berge du canal, près du pont de Marlatt, et embarquée sur des bacs pour être transportée ici.

On a employé constamment de 10 à 20 tailleurs de pierre sur cette section jusqu'à ce qu'avis eut été donné que l'on n'assècherait pas l'écluse de prise d'eau. Depuis ce temps on a toujours continué à livrer la pierre, mais on a cessé de la tailler.

La suggestion que je faisais d'enlever le pont Bargar a été approuvée, pourvu qu'il y eut possibilité d'acquérir le terrain nécessaire adjacent à des conditions assez avantageuses. Je me suis mis en communication avec le maire du township de Thorold après que le terrain pour l'agrandissement du canal dans les environs du pont Bargar eut été acheté, et un règlement fut passé par le conseil du comté autorisant la vente au gouvernement de cette partie d'allocation du chemin sur le côté est du canal, entre les ponts Bargar et Quaker, et cette autre partie située entre les lots 229 et 238, et qui s'étend de la limite ouest des terres du département, en descendant la rivière Welland.

Le fait d'avoir fermé ces chemins fait disparaître la nécessité de reconstruire le pont Bargar, améliore la navigation et porte à un chiffre bien moins élevé le prix des travaux.

#### SECTION No. 26.

M. John Carroll, l'entrepreneur de cette section, a commencé les travaux en septembre dernier et a toujours eu un nombre assez considérable de chevaux attelés à des grattes lorsque le temps le permettait.

La matière au-dessus de la ligne d'eau sur le côté ouest du canal a été enlevée, à l'exception de la partie qui se trouve à l'extrémité sud de la section qui n'est pas encore mis en la possession de l'entrepreneur, et sur le côté est du canal la plus grande partie des déblais au-dessus de la ligne d'eau, a été enlevée.

On a profité des avantages qu'offrait l'eau basse en septembre et octobre, et vingt-cinq mille verges de déblais ont été enlevées avec des grattes, au-dessous de la ligne d'eau projetée.

On peut donner un aperçu des travaux d'élargissement qui sont situés entre l'ex-

trémité sud de la section 28 et l'extrémité nord de la section 29, distance de 10,538 pieds, et qui n'ont pas encore été donnés à l'entreprise, comme suit : Un aqueduc additionnel en pierre, une nouvelle écluse communiquant avec la rivière Welland, l'enlèvement de l'écluse actuelle et de deux ponts tournants, et la construction de deux nouveaux ponts tournants. L'enlèvement de l'aqueduc en siphon sous le canal à Welland, le prolongement de l'égoût souterrain sur le côté ouest du canal jusqu'à la rivière Welland, la construction de murs en talus dans le voisinage des autres constructions, et le déblai pour les terrassements nécessaires sur le côté ouest du canal.

Ce sont les principaux travaux mentionnés sur le plan pour cette partie de l'agrandissement.

Je n'ai pas fait mention de la construction d'un pont fixe pour le chemin de fer du Sud du Canada, parce que les dépenses encourues pour la construction de ce pont devront être défrayées par la compagnie de chemin de fer.

#### SECTION 29.

MM. John Ferguson et Cie sont les entrepreneurs. Les travaux sont commencés en septembre 1875, sur cette section, et se sont continués sans interruption pendant les saisons de travail jusqu'aujourd'hui.

On a employé un, deux et quelquefois trois dragueurs et grucs à cette section.

A l'exception des trois pieds qui étaient près du fond toutes les matières excavées ont été déposées sur la berge ouest du canal.

Les trois pieds dont il est fait mention ont été transportés en bacs auprès d'une grue à fond mobile qui se trouvait sur la berge nord du canal d'alimentation, et à une petite distance de l'entrée de l'ancien canal, et ont été déposés sur un terrain bas qui se trouvait auprès.

Une rigole parallèle au canal a été faite sur tout le parcours de cette section sur le côté gauche.

Les travaux compris dans ce contrat sont maintenant terminés et on est à préparer les derniers estimés.

#### SECTION 30.

MM. John Ferguson et Cie. sont les entrepreneurs. Les travaux de cette section sont commencés dans le mois d'août 1873 et se sont continués sans interruption jusqu'à présent, à l'exception des mois d'hiver.

Les matières au-dessus de la ligne d'eau ont été enlevées, une rigole a été creusée sur le côté gauche du canal, d'une extrémité à l'autre de cette section, et les matières au-dessous de la ligne d'eau ont été enlevées à l'exception de deux pieds qu'il faudra creuser pour avoir la profondeur voulue.

On a l'intention de disposer de ces deux pieds de matières à excaver de la même manière que l'on a fait dans la section 29.

Les entrepreneurs attendent avec anxiété qu'il plaise à la compagnie du chemin de fer Grand Occidental d'élargir leur pont, qui traverse le canal à cet endroit.

Les travaux pour le contrat de cette section ne pourront être terminés, tant que le pont ne sera pas reconstruit ou qu'on n'y fera pas les changements exigés par l'élargissement du canal.

#### SECTIONS 31 ET 32.

L'entrepreneur est M. John Brown. Les travaux de ces sections ont commencés dans le mois d'août 1873, et le dragage a continué sans interruption pendant l'hiver 1873-74 et jusqu'en janvier 1875 ; le froid empêcha alors de continuer les travaux.

La reprise des opérations eut lieu en avril 1875, et elles ont été continuées jusqu'à la fin de l'année, quand les travaux ont cessé pour être repris à l'ouverture de la navigation en 1876 ; depuis ils se sont continués sans interruption.

Les matières-au-dessus de la ligne d'eau ont été enlevées, ainsi que celles draguées jusqu'à une profondeur variant de deux à quatre pieds du fond, à l'exception



d'une petite étendue près de l'extrémité nord de la section 32, où le creusement a été fait à la profondeur voulue.

Les matières du fond sont maintenant transportées dans des bacs à une grue à fond mobile sur la berge ouest du canal et déposées en arrière du talus pour recevoir les remblais.

Une rigole a aussi été creusée d'une extrémité à l'autre de cette section sur le côté ouest du canal.

L'enlèvement de l'aqueduc en siphon de Lyon's Creek situé sur la section 31 n'est pas comprise dans le présent contrat.

Quand cet aqueduc sera reconstruit pour correspondre avec l'augmentation dans la profondeur d'eau, il serait désirable de l'agrandir, parce qu'à certaines saisons il ne suffit pas.

A partir de l'extrémité sud de la section 32 jusqu'à l'extrémité nord de la section 36, la distance est de 12,685 pieds, et sur cet espace les travaux d'agrandissement n'ont pas encore été donnés à l'entreprise.

Si la ligne actuelle du canal est suivie, il y aura une longueur totale de 6,900 pieds d'excavation à faire dans le roc, un peu de chemin de fer et deux ponts tournants à reconstruire, un déversoir d'alimentation et une quantité de mur en talus à construire, et les travaux de l'écluse de prise d'eau double aussitôt qu'on en aura fixé l'endroit.

#### SECTION 36.

M. C. F. Dunbar est l'entrepreneur. Les travaux sont commencés sur cette section dans le mois d'août 1875, et se sont continués sans interruption excepté pendant la saison d'hiver.

Dans le cours de l'automne 1875, on a construit une partie des nouveaux quais à l'extrémité sud du bassin, une partie de l'ancienne jetée de l'est a été enlevée, un dragueur est des bacs ont été employés pour creuser le bassin et l'entrée, là où l'on pouvait draguer, et un bac contenant deux forêts à vapeur a commencé à enlever le roc au-dessous de la ligne d'eau, manœuvrant en dehors de l'écluse lorsque le temps était calme, et en dedans lorsqu'il y avait tempête.

La matière explosive dont on se servait était la nitro-glycerine, et brisait assez le roc pour permettre de le draguer et de le transporter dans des bacs ordinaires jusqu'au terrain des remblais à l'est du havre de Port Colborne.

On a construit cette saison un nouveau bac à Port Colborne. Pendant le jour les deux bacs fonctionnaient; le soir il n'y avait que le nouveau.

A partir de l'extrémité nord de la section jusqu'à la cale du bateau-traversier, le creusement du bassin est à peu-près moitié terminé, y compris l'enlèvement de tout le roc près de l'entrée de l'écluse, à l'exception de quelques places qui ne sont pas creusées à la profondeur voulue.

Dans ces parties du bassin où le dragage a été fait, règle général on a creusé à la profondeur voulue, et vis-à-vis de l'élévateur on a creusé dans toute sa profondeur.

A partir de la cale du bateau-traversier en gagnant le sud pour environ deux cents pieds, il y a eu bien peu de dragage de fait entre les jetées, ensuite vers le sud jusqu'à l'extrémité de la jetée est, on a dragué sur tout ce parcours, creusant jusqu'au fond dans quelques places et en laissant un ou deux pieds dans d'autres.

Des roches sortent du fond, entre les endroits ci-dessus mentionnés, et à environ trois cent cinquante pieds de cette distance une tranchée d'une largeur moyenne de quarante pieds, a été creusée dans le roc sur le côté ouest du canal jusqu'au fond.

A deux cents pieds au sud de l'endroit où se trouve la jetée est, on trouve encore le roc, et prenant une direction vers le sud, sur un parcours de cent trente pieds, on a fait une tranchée de cinquante pieds de largeur en moyenne et qui, en grande partie, a été excavée dans le roc jusqu'au fond sur le côté ouest du canal.

L'excavation du canal commence encore à environ cinquante pieds au nord du phare d'alignement et s'étend à six cents pieds vers le sud, la tranchée sur ce parcours, variant de quarante à cent pieds de largeur, a été creusée à la profondeur voulue sur le côté ouest du canal.

L'hiver de 1875-76 a été si peu favorable pour se procurer le bois de service que quand les travaux sont commencés à cette saison, la provision de matériaux n'était pas aussi considérable qu'on aurait pu le désirer. Plus tard dans la saison, la provision est augmentée et a permis de commencer les travaux de prolongement de la jetée ouest, et dont le premier caisson a été assis le 28 août, et le dernier le 9 novembre; le nombre de caissons était de seize, le prolongement reposant d'une extrémité à l'autre sur le roc. La charpente supérieure a été commencée aussitôt que les caissons eurent été exposés au mauvais temps et elle est à peu près terminée. Les travaux se continuent toujours.

Le phare indiquant le récif, a été assis avec succès le 16 septembre et on y a travaillé chaque fois que le temps le permettait; la construction atteint maintenant une hauteur de douze pieds au-dessus de la ligne d'eau.

La charpente supérieure de cette partie du bassin de radoub située à l'extrémité sud est terminée.

Les 1ère et 2ème sections détachées de jetées, ayant chacune 120 x 30 pieds sont terminées, et deux des caissons de la 3ème section ont été assis lors du dernier mesurage.

On a une bonne provision de bois de construction dans cet endroit, et si le temps le permet les travaux seront continués pendant tout l'hiver.

Le 30 octobre dernier une explosion de nitro-glycerine a eu lieu sur un caisson qui se trouvait à l'est du havre de Port Colborne et qui avait été construit par l'entrepreneur comme devant servir de poudrière.

Par cette explosion, un homme du nom de Colbert King, (inexactement nommé John King dans mon rapport en date du 30 octobre 1876), dont le devoir était de transporter la nitro-glycerine aux forets, a perdu la vie, il a été littéralement mis en pièces. On ne peut faire que des conjectures sur les causes de l'explosion.

Des fenêtres ont été brisées à Port Colborne et le plâtrage de quelques maisons près du rivage du lac a été fortement ébrulé par la secousse, mais à part cela et la destruction du caisson, je n'ai pas entendu parler d'autres dommages à la propriété.

On a assis un nouveau caisson à l'est du havre pour remplacer celui qui a été détruit, mais à une plus grande distance du rivage que l'ancien, et l'entrepreneur a pris toutes les précautions possibles pour éviter de semblables accidents à l'avenir.

Le contrat pour cette section pourvoit à l'enlèvement d'une partie de la charpente supérieure de la jetée ouest, mais n'on spécifie pas l'étendue.

La charpente supérieure est endommagée en plusieurs endroits, principalement dans le voisinage des phares, et si on la laissait plus longtemps dans un état semblable elle pourrait être emportée par la houle dans une grosse tempête.

Je suggérerais qu'on l'enlevât en entier, et si cette suggestion était adoptée, avis devrait être donné à l'entrepreneur afin de lui permettre de préparer le bois cet hiver.

Je n'ai pas fait mention des phares qui existent ou qui seraient nécessaires, parce que je sais qu'ils ne sont pas sous le contrôle du ministère des Travaux Publics.

Tous les relevés, plans et descriptions faits pour l'élargissement du canal, sur les dix milles qui sont donnés en contrat dans la division sud, ont été faits par moi et dix assistants, sans aucun aide extra, et ont occasionné une somme de travail qui ne pourrait être fait qu'en y consacrant de longues heures.

Les quantités, dans le tableau ci-joint, sont prises dans le rapport concernant les progrès des travaux du mois de novembre, et qui n'ont pas été prêts avant le matin du 5 courant.

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

W. G. THOMPSON.  
*Ingénieur local, division sud,  
Élargissement du canal Welland.*

JOHN PAGE, écr.,  
*Ingénieur en chef, Dépt. T. P., Ottawa.*

## C.

PRESCOTT, 26 décembre 1876.

JOHN PAGE, écuyer,  
Ingénieur en chef,  
Dépt. des Travaux Publics,  
Ottawa,

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions du 22 courant, j'ai l'honneur de faire rapport sur les progrès faits pendant la dernière saison, dans les relevés et examens des rapides des Galops, pour obtenir des données exactes qui vous permettront de juger de la nature et de l'étendue des améliorations nécessaires pour ouvrir la navigation de ces rapides aux navires du tirant d'eau projetée.

Pour ce qui concerne le navire à chaîne (chain vessel) mouillé dans les Galops, pendant les trois mois se terminant le 22 de novembre, puisque nos opérations expérimentales sont complètement décrites dans mon rapport du 9 décembre, je ne dois faire allusion à ce navire que d'une manière générale en parlant des améliorations projetées.

La carte ci-jointe des Galops, datée du 16 décembre, servira à expliquer la position des cheneaux actuels et des battures, le nouveau chenal projeté, (indiqué en rouge) et aussi la ligne de la chaîne parcourue par le navire.

Les sondages sont en pieds et en pouces, et réduits à zéro du niveau d'eau, établi aux Galops en 1872, ce point donne le niveau de neuf pieds au-dessus du busc supérieur de l'écluse No. 27.

Les contours des bas-fonds représentent une profondeur de 14 pieds à la basse mer *i. e.*, un niveau correspondant à cinq pieds au-dessous du busc de l'écluse 27.

Je soumettrai maintenant le rapport de mes explorations d'une manière sommaire, ainsi qu'un estimé des quantités de déblais à être enlevés pour obtenir le chenal tracé sur la carte.

Ces quantités sont pour des largeurs de 200 et 300 pieds et pour des profondeurs de 14 et de 16 pieds respectivement.

Les Galops commencent à la traverse en bas de "Flat Rock Shoal," environ 7 milles en bas de Prescott, et couvrent une longueur d'environ un mille et demi en suivant le fil de l'eau ou plutôt en descendant jusqu'au pied de l'île des Galops.

Ces rapides sont causés par une longue chaîne de rochers calcaires très durs qui forme le lit des cheneaux, passe sous toutes les îles et traverse toute la rivière (dont la largeur est ici de 7,800 pieds dans l'alignement de la barre inférieure et de la pointe sud-ouest de l'île des Galops.) L'île qui divise la rivière en deux cheneaux occupe 5,000 pieds de cette distance.

Le chenal principal ou celui du nord (la ligne frontière) a 1,100 pieds de large et celui du sud 1,700.

Ce dernier est obstrué par plusieurs battures en bas des rapides et n'est pas navigable pour les navires.

Celui du nord est le principal chenal navigable; mais il est aussi obstrué dans les rapides par la chaîne de rochers, mentionnée plus haut, et aussi en bas de la traverse par l'île Adam, qui le divise en deux cheneaux, le "Nord" et le "Gut."

Ce dernier, quoique profond, est trop étroit, et fait des coudes trop brusques pour les navires, et est considéré tout-à-fait inutile pour la navigation projetée.

La ligne frontière entre le Canada et les Etats-Unis passe du centre du "Gut" au chenal principal, et les améliorations projetées se trouveront ainsi en partie dans les eaux américaines.

La barre inférieure, couverte de 6 à 12 pieds d'eau, est l'obstacle le plus formidable de ces rapides, elle s'étend à travers le chenal principal depuis la jetée du canal à la Pointe McLaughlin jusqu'à la Pointe Capstan sur l'île des Galops. Sa surface, qui forme le lit de la rivière, est un roc solide d'une pente à pic suivant le fil de l'eau, presque tout uni excepté où des quartiers de rochers ont apparemment été arrachés de

leurs couches naturelles (comme à la "Chute" et la "Cave") et où des galets balayés par le courant de la surface unie de la batture supérieure se sont entassés.

Lorsque le courant ondoyant, mais rapide et uni, passe sur le sommet de cette barre et rencontre ces obstacles appelés "Pitch" l'eau devient bouillonnante et engendre des remous et des courants obliques.

Ceci n'arrive que lorsque l'eau est à son niveau ordinaire pendant l'été; pendant les hautes eaux le Pitch est presque submergé par les remous en bas de la Barre, et l'on y voit même presque pas d'écume.

Les remous et les courants en bas du Pitch varient en force et en étendue suivant les différents niveaux de la rivière, tandis qu'au-dessus ils restent presque toujours les mêmes.

La "Chute" et la "Cave" sont deux récifs bien connus du Pitch qui indiquent toujours les passages nord et sud à travers la barre inférieure.

La direction que prennent ordinairement les navires qui descendent par le chenal principal au-dessus du Pitch est parallèle à la jetée du canal, entrant dans la houle sur la batture inférieure, entre cette dernière et la "Chute," puis de là s'appuyant fortement à travers l'eau houleuse vers le sud jusqu'au-delà du milieu du chenal, évitant ainsi la longue chaîne de rochers qui couvre sur une longueur de plus d'un quart de mille plus d'un tiers du lit de la rivière.

Les navires qui descendent le chenal "Gut" rencontrent, en arrivant vis-à-vis l'écluse de prise d'eau, le courant qui porte vers le sud, qui les entraîne dans l'eau la plus profonde et la moins agitée du Pitch entre la "Cave" et la Pointe Capstan, et après avoir passé la barre, en appuyant vers le nord avec le courant, ils trouveront de l'eau profonde qui les conduira au chenal principal vis-à-vis le bas-fond "Magnet" au pied de l'île des Galops.

La partie du chenal "Gut" décrite plus haut, depuis le coude vis-à-vis l'écluse de prise d'eau, jusqu'au bas de la barre inférieure, forme la partie est du chenal projeté.

Le chenal principal de la "Chute" quoique d'un accès rendu difficile par les courants obliques et dangereux à descendre pendant la nuit, a toujours été et est encore regardé par les pilotes comme plus profond et plus directe, et comme moins obstrué que celui de la "Cave."

J'ai constaté que ceci était erroné, le chenal actuel de la "Cave" conduit en droite ligne à travers la barre, les courants y sont favorables et l'eau est d'au moins 18 pouces plus profonde que dans le chenal principal.

La barre inférieure comme il a été dit dans un rapport précédent "est en pratique l'entrée du fleuve en haut du canal de Cornwall et limite le tirant des navires qui le descendent."

C'est pour cette raison et parce qu'on ne peut attacher trop d'importance à la formation d'un chenal à travers ce bas-fond, qui permettra aux navires du tirant désiré de profiter de la force du courant en descendant le fleuve, que j'ai fait tous mes efforts pour obtenir des renseignements exacts concernant les Galops, et maintenant, je demande la permission, si cela est de mon ressort, de suggérer l'amélioration du chenal tracé sur la carte pour les raisons suivantes.

Il a l'avantage d'être tout en droite ligne, et de traverser les barres et les bas-fonds dans leurs moindre largeur.

Il peut être facilement déterminé par l'alignement de balises de jour ou de lumières sur le rivage, ce qui en rend la navigation parfaitement sûre pendant la nuit comme pendant le jour.

Il est accessible par tous les chenaux en haut ou en bas des rapides.

Il est au sud et presque entièrement hors de la ligne que suivent les radeaux pilotés par des remorqueurs, excepté à son entrée supérieure.

C'est la meilleure ligne pour remonter les rapides si l'on adoptait le système de remorquage au moyen d'une chaîne.

La direction du courant est en général favorable, et l'on croit que lorsque l'on aura enlevé les battures du nord de l'île, elle sera parallèle au chenal. Le barrage du chenal "Gut" améliorera aussi de beaucoup la navigation à la "Traverse," et en

bas de l'île Adam, et facilitera sans doute les opérations de minage du navire à chaîne (*chain vessel*.)

Au-dessus et au-dessous des barres et entre elles et les battures intermédiaires, il y a des cavités profondes dans le lit de la rivière, dans lesquelles on pourra entraîner les débris, ou peut-être ils seront balayés par la force du courant; l'on croit aussi, parce qu'il est parfaitement droit, qu'une largeur de 200 pieds est suffisante pour les plus gros propulseurs.

Je parlerai maintenant du navire à chaîne (*chain vessel*), lequel, armé de forets à vapeur, est destiné à creuser un chenal dans ces rapides.

Il est arrivé à la tête du chenal des Galops le 22 d'août et a été aussitôt placé sur la ligne de chaîne qui avait déjà été préparée pour lui, en la déterminant et établissant des mouillages à ses deux extrémités.

Le mouillage supérieur est situé dans le remou au pied de l'île Adam, et celui d'en bas dans Rolling Baie à une distance d'environ 4,000 pieds au-dessous.

La chaîne a été posée le 24 d'août, autant que possible sur la ligne; mais elle a constamment été changée et améliorée pendant la saison; le mouillage supérieur a néanmoins resté où on l'avait d'abord fixé, et maintenant, à la clôture de nos opérations, la position actuelle de la chaîne semble parfaitement convenir aux travaux futurs sur la "barre inférieure," "l'île" et "les bas-fonds du sud." Le navire a été plusieurs fois posté sur tous ces endroits et a pu se servir avec succès de ses forets à vapeur.

Pour lui permettre de travailler sur la batture nord et la barre supérieure, on sera obligé de poser la chaîne de nouveau; ceci, néanmoins, est considéré comme une opération peu difficile, comparée avec la ligne actuelle; et si l'on adopte le système du remorqueur au moyen d'une chaîne, le mouillage permanent qu'il lui faudra sur la rive nord au-dessus de la Pointe Boulton sera favorable aux opérations de forage dans le chenal projeté. Le dix-huit novembre, après un dernier essai de ses forets sur la barre inférieure, le navire est descendu au moyen de sa chaîne, jusqu'à Rolling Bay, il en a laissé tomber le bout dans le remous en bas de la Pointe Tripod et le 22 de novembre il a été remorqué à ses quartiers d'hiver à Prescott.

Après certains changements faits au navire par son équipage pendant la saison des travaux, on a constaté qu'il était tout à fait facile de l'ancrer dans 15 ou 16 pieds d'eau, dans le courant le plus fort du Pitch, de se servir avec succès de ses forets à vapeur, aussi de diriger et de contrôler ses mouvements dans les rapides, lorsqu'il n'était ancré que par la proue, et aidé de l'avisé à vapeur à son côté.

Ce qui suit est une description du nouveau chenal projeté, à laquelle j'ai ajouté un état détaillé des quantités de roc contenues dans les excavations.

La plus grande longueur du chenal depuis l'eau profonde au-dessus ainsi qu'au-dessous des barres est de 3,300 pieds, et la longueur totale des bas-fonds à creuser est d'environ 1,800 pieds entre ces points. En partant de l'eau profonde en bas de Flat Rock et en descendant, le premier obstacle que l'on rencontre est une chaîne de rochers appelée le Banc Supérieur qui traverse le chenal principal de la jetée du canal jusqu'au pied de l'île Adam. La rapidité du courant sur cette chaîne est d'environ sept milles à l'heure.

Son niveau moyen est de six pieds au-dessous du busc de l'écluse No. 27, *i. e.*, qu'il y a à l'eau basse 15 pieds d'eau, mais dans le centre du chenal et à d'autres endroits, cette chaîne s'élève au-dessus de son niveau moyen de trois ou quatre pieds qui devront être enlevés.

Les opérations du navire à chaîne (*chain vessel*) à cet endroit, ainsi que sur la batture nord seront souvent interrompues par le passage des navires. De plus, c'est la seule route praticable pour les radeaux qui, en descendant, (à moins qu'ils ne soient remorqués) barrent presque entièrement le chenal.

Le batture nord se trouve environ à 1,300 pieds au-dessous de la barre supérieure et vis-à-vis l'écluse de prise d'eau; il est tout de roche et traverse le chenal principal depuis la jetée du canal, vis-à-vis la barre supérieure, et engendre ce courant, qui balaie le rivage nord de l'île Adam, se divise et se précipite vers la pointe Capstan et vers la Chute.

La pointe de cette batture parait être la limite du remous en bas de l'île Adam. La moindre profondeur de l'eau est de 10 pieds 3 pouces ou 1 pied 3 pouces au-dessous du buse de l'écluse.

On craint que les opérations de forage seront ici très difficiles, vu la force du remous et les courants contraires.

Lo suivant est le bas-fonds sud ou Calédonien, qui se trouve à 150 pieds au sud de la pointe du bas-fond nord,—la limite sud du chenal projeté en effleure l'extrémité sud.

Le bas-fonds sud se trouve en face du chenal "Gut" ainsi que de la batture nord, et engendre sans doute de gros remous en bas de l'île. Un barrage érigé à travers le Gut ferait disparaître ce remous et faciliterait beaucoup les opérations du navire à chaîne (*le chain vessel*.)

Le bas-fond "l'Islet" se trouve à 600 pieds en bas de la batture nord et domine l'eau profonde entre elle et le bas-fond sud. Un courant rapide du chenal "principal" et du "Gut," porte au sud de cette île.

Comme les autres battures elle est un roc vif. On y a pris un sondage de 9 pieds 9 pouces; mais sa surface moyenne est de 12 pieds au-dessus et est de 3 pieds plus bas que le buse de l'écluse No. 27. Le courant constant sur cette batture rendra les opérations de forage faciles.

La "barre inférieure" à 750 pieds au-dessous du bas-fond "l'Islet" est une chaîne de rochers qui s'étend de la jetée du canal jusqu'à la Pointe Capstan.

Ici la vélocité du courant dans le Pitch est plus de dix milles à l'heure.

Le bord du chenal nord est indiqué distinctement par un grand récif appelé la "Chôte," sur le rocher qui est immédiatement au-dessus; la profondeur de l'eau n'est que de six pieds, et au nord dans le chenal de 10 pieds.

Le chenal sud, ou près de la Pointe Capstan, est indiqué sur le côté nord par une série de grosses houles ondoyantes, dont la première est appelée la "Cave" à l'extrémité septentrionale de laquelle on a constaté une profondeur de 7 pieds 6 pouces, tandis que du côté sud la moindre profondeur est de 11 pieds 6 pouces entre cet endroit et la Pointe Capstan.

L'espace entre la "Cave" et la "Chôte" est peu profond et vari de 7 à 9 pieds en bas du quai; la barre est couverte çà et là de galets.

Sur cette barre l'eau est très agitée lorsque la rivière est basse, et quoique les opérations de forage avec le navire à chaîne aient réussi à cet endroit, elles sont rendues très difficiles par la vélocité du courant au-dessus et surtout au-dessous du Pitch.

Lorsque la navigation par le "Gut" est arrêtée, comme c'était le cas dans la saison dernière, on ne doit craindre aucune interruption pour les navires et les radeaux qui descendent à cet endroit ni sur "l'Islet" ni sur les bas-fonds du sud; et comme il n'y a que les steamers pour les passagers qui remontent les rapides, ils pourraient bien se servir du canal des Galops pendant l'accomplissement de ces améliorations.

*Estimation approximative des quantités de matériaux à enlever pour creuser un chenal, en droite ligne, tel que tracé sur la carte.*

Noms des battures.	Profondeur du chenal, 14 pieds à l'eau basse.		Profondeur du chenal, 16 pieds à l'eau basse.		Roc.
	Largeur du chenal. 200 pieds.   300 pieds.		Largeur du chenal. 200   200		
	Vgs cub.	Vgs cub.	Vgs cub.	Vgs cub.	
Barre supérieure .....	1,573	2,426	3,146	4,853	Roc.
Batture nord et sud ou Calédonien.....	359	3,443	724	6,316	"
Batture l'Islet .....	4,578	4,702	10,364	11,051	"
Barre inférieure.....	6,612	12,478	15,452	25,595	"
	13,122	23,049	29,686	47,815	

## Résumé.

	Largeur.	Profondeur.			
Excavation dans le chenal	200 pieds	14 pieds	...	13,122 verges	cubes de roc.
“ “	300 “	14 “	...	23,049 “	“
“ “	200 “	16 “	...	29,686 “	“
“ “	300 “	16 “	...	47,815 “	“

N. B.—On a cru devoir calculer les estimations des quantités mentionnées plus haut à un niveau un peu plus bas, parce qu'il est impossible dans ces circonstances d'exécuter les travaux avec autant d'exactitude que sur le rivage.

En creusant un chenal dans les rapides, il faut tenir compte de la difficulté des opérations vu leur nouveau genre—les interruptions causées par la navigation pendant tous les travaux dans le chenal principal—le danger d'aborder le navire à chaîne (*chain vessel*) dans le courant,—les retards occasionés par les accidents, etc., etc.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

TOM. S. RUBIDGE.

(No, 6.)

**CONTRAT**

**ENTRE** les commissaires de l'aqueduc de la cité d'Ottawa et Sa Majesté la Reine Victoria, représentée par le ministre des Travaux Publics, pour fournir de l'eau aux édifices du Parlement et des départements, ateliers, etc., au bureau de poste, etc., Ottawa, et à Rideau Hall.



---

---

# RAPPORT

SUR

# L'ÉTAT DE LA MILICE

DU

# CANADA

POUR L'ANNÉE 1876.

---

PRÉSENTÉ AUX DEUX CHAMBRES DU PARLEMENT PAR ORDRE DE  
SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR-GÉNÉRAL.



OTTAWA :

IMPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON

1877.

DÉPARTEMENT DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE,  
OTTAWA, février 1877.

Le soussigné a l'honneur de transmettre à Votre Excellence le rapport ci-joint au sujet de la Milice du Canada pour l'année 1876, lequel est respectueusement soumis à l'examen de Votre Excellence.

W. B. VAIL,  
Ministre de la Milice et de la Défense.

A Son Excellence,  
le Gouverneur-Général,  
Ottawa.

# TABLE DES MATIÈRES.

(ÉTAT DE LA MILICE, 1876.)

	PAGE.
<b>RAPPORT DE L'OFFICIER COMMANDANT LA MILICE:—</b>	
Réduction du crédit parlementaire.....	xv, xviii
do          do          si permanent.....	ii, v, vii, xv, xviii
do          do          do plan statistique.....	viii, ix
Nombre de ceux qui ont fait l'exercice annuel.....	i, vi
do à exercer en vertu du crédit réduit.....	ix
Effectif dans les cités, villes et villages.....	ix, x
Corps inspectés personnellement.....	ii, xiii
Epoque des exercices.....	ii
Organisation militaire.....	ii
Écoles modèles ou élémentaires d'infanterie.....	v, vi, vii, xvii
do          do          dépenses approximatives.....	viii, x
Compagnies organisées comme écoles militaires.....	vi
Compagnies du quartier-général.....	v
Munitions de guerre.....	xiii
Officier de l'état-major du quartier-général, approvisionnements.....	xiv
Uniformes.....	vi, xvi
Soin des armes.....	vi
Armes, équipement et uniformes, dépenses.....	vi
Armement avec nouvelle artillerie.....	xiii
Compagnies efficaces.....	vi
État-major de brigade, réduction de l'.....	xiv
Aide à l'autorité civile, grève sur le Grand-Tronc.....	xv
Milice de réserve.....	x
Collège militaire.....	xi
Écoles d'artillerie.....	xi

**ANNEXES:—**

**No. 1. Sous-adjutant général, rapports du—**

District Militaire No. 1.....	1	2
do          No. 2.....	3	6
do          No. 3.....	6	13
do          No. 4.....	13	19
do          No. 5.....	20	23
do          No. 6.....	24	28
do          No. 7.....	28	29
do          No. 8.....	30	41
do          No. 9.....	41	47
do          No. 10.....	49	53
do          No. 11.....	259	261
do          No. 12.....	47	48

	PAGE
<b>No. 2. Rapport d'inspection des corps—</b>	
District Militaire No. 1.....	54 61
do No. 2.....	62 79
do No. 3.....	80 95
do No. 4.....	96 109
do No. 5.....	110 125
do No. 6.....	126 131
do No. 7.....	132 147
do No. 8.....	148 157
do No. 9.....	158 167
do No. 10.....	168 169
do No. 11.....	170 171
do No. 12.....	172 175
<b>No. 3. Rapports sur l'artillerie—</b>	
Inspection .....	176 177
Province d'Ontario.....	178 179, 191 196
do de Québec.....	180 182
do du Nouveau-Brunswick.....	182 183
do de la Nouvelle-Ecosse.....	183 184
do de l'Île du Prince-Edouard.....	185
Observations générales.....	186 191
<b>No. 4. Rapport sur la batterie "A," école d'artillerie, Kingston.....</b>	<b>197 188</b>
do do "B," do Québec.....	199 206
<b>No. 5. Collège Militaire, Kingston, rapport.....</b>	<b>207 217</b>
<b>No. 6. Certificats de l'école d'artillerie—</b>	
Province d'Ontario.....	218 220
do de Québec.....	221 223
<b>No. 7. Certificats de l'école militaire—</b>	
Province du Nouveau-Brunswick.....	224 226
do de la Nouvelle-Ecosse.....	227 229
<b>No. 8. Certificats du bureau des examinateurs.....</b>	<b>230 231</b>
<b>No. 9. Rapport du directeur des arsenaux.....</b>	<b>232 233</b>
<b>No. 10. Campements, extrait des règlements.....</b>	<b>234 251</b>

---

---

# RAPPORT ANNUEL

SUR

# L'ETAT DE LA MILICE

POUR

1876.

---

QUARTIER GÉNÉRAL,

OTTAWA, 1er janvier 1877.

L'honorable ministre,

de la Milice et de la Défense, etc., etc.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport de la milice pour l'année écoulée. On trouvera dans les différents rapports des districts militaires les détails qui s'y rattachent respectivement. Je m'abstiendrai de les récapituler afin d'éviter des redites.

réduction du crédit parlementaire de plus d'un million à 650,000 piastres a non seulement diminué l'effectif qui a fait l'exercice durant la dernière saison, mais aussi le nombre des jours d'exercice. L'an dernier, nous avons pu faire faire l'exercice à 29,000 hommes et former des camps de brigade, tandis que cette année ce nombre a été de 23,000 hommes seulement, et ils ont dû faire l'exercice au quartier-général de bataillon et de compagnie.

Pour limiter le nombre d'hommes qui devaient être appelés à faire l'exercice à nos moyens d'action, on a cru nécessaire d'en faire le choix au sort; bien qu'on n'ait pu trouver un meilleur mode pour obtenir ce résultat, de façon à ne favoriser aucun corps, je crains cependant qu'il n'ait causé quelque mécontentement parmi ceux que l'on a dû forcément laisser de côté.

J'espère que le crédit qui était voté auparavant nous sera accordé cette année, si cela est possible, afin que toute la milice active du pays puisse faire l'exercice durant la même période de temps que par le passé.

Comme les différents corps n'ont pu faire leurs exercices aux dates qu'ils avaient eux-mêmes choisies pour la commodité des officiers et des soldats, je n'ai pu malheureusement en inspecter qu'un très petit nombre. J'ai cependant passé en revue

quelques corps d'infanterie et batteries d'artillerie; parmi les premiers, quatre magnifiques bataillons à Montréal: les carabiniers Prince de Galles, les carabiniers Victoria, le 5ème Royal Fusileers et le 6ème Fusileers, dont la bonne organisation ne laisse rien à désirer pour des corps qui ont été aussi peu de temps sous les armes. J'ai eu aussi l'occasion d'inspecter le 19ième bataillon à Ste. Catherine, les gardes à pied du gouverneur général à Ottawa, et les carabiniers Stadacona à Québec. Ces bataillons étaient aussi fort bien organisés. Les armes, les uniformes et les fourniments dans chaque bataillon étaient fort bien entretenus; j'ai été aussi pleinement satisfait du nombre, de l'apparence physique et de la bonne tenue des hommes en général.

Les bataillons et compagnies dans les douze districts militaires, qui se sont réunis au quartier-général, ont été inspectés de la même manière par un officier d'état-major. Comme l'indiquent les rapports, les résultats ont été aussi bons que ceux que l'on pouvait attendre d'un système aussi irrégulier.

On a limité à douze jours l'exercice pour les batteries d'artillerie de campagne et à huit jours celui de la cavalerie, de l'artillerie de place et de l'infanterie. Il est à peine nécessaire de faire observer que la somme d'instruction que l'on a pu acquérir en aussi peu de temps a dû être faible.

Les cadres de tous les corps étaient bien remplis.

En faisant faire l'exercice à un aussi grand nombre d'hommes que possible même durant ces quelques jours, il n'y a pas de doute que l'organisation militaire conservera assez de vitalité dans le pays, si cet état de choses peut continuer pendant une courte période de temps jusqu'à ce que les affaires commerciales du continent reprennent leur activité d'autrefois.

D'un autre côté, si la réduction du crédit parlementaire doit être permanente, tout le travail d'organisation des années passées, qui a demandé beaucoup d'efforts et de sacrifices, sera en quelque sorte perdu. L'esprit militaire dont est animé la population s'en ressentirait sérieusement de même que l'organisation que l'on a commencée et qui est bien adaptée aux conditions du pays. Il faudra ensuite bien du temps pour rétablir la confiance qui aura été ainsi ébranlée.

Je pense que personne ne niera qu'il a été de tout temps nécessaire aux nations d'avoir une organisation militaire pour se mettre en état de défense, et se protéger soit à l'intérieur ou à l'extérieur. Et le fait seul qu'un crédit parlementaire est affecté dans ce but démontre que c'est l'opinion du pays en général que ces mesures de protection sont nécessaires.

Il est de mode parmi un certain cercle de personnes de demander: "Pourquoi dépenser de l'argent pour des fins militaires?"—"Contre qui allez-vous vous battre. Il est à peine nécessaire de répondre à ces questions. Nous n'avons heureusement

personne à combattre, mais cette dépense militaire est une espèce d'assurance qu'il nous faut payer pour mettre le pays à l'abri des pertes que la guerre pourrait lui faire éprouver, le montant de l'assurance dépendant en grande partie de la valeur de la propriété, du risque et des ressources de l'assuré.

C'est une erreur commune de croire que l'on maintient une année simplement dans le but de se battre. Il est certain qu'il faut la mettre en mesure de protéger le pays au besoin, mais elle est plutôt une garantie de paix que de guerre, car la nation qui peut soutenir ses opinions par la force l'emportera presque toujours sur la nation faible qui n'a pas d'autres moyens d'action que des arguments, si bons et si solides qu'ils soient.

Au Canada, il est heureusement probable que nous n'avons pas besoin d'une protection militaire de cette nature, car notre seul ennemi possible, qui demeure de l'autre côté de la frontière, a les meilleures relations avec nous ; toutefois les enseignements de l'histoire sont là pour nous démontrer qu'aucune nation n'a cru prudent de se désarmer. Tant que nos amis, qui demeurent au sud de la frontière, seront unis, le Canada sera à l'abri de tout danger sérieux de ce côté. Mais si le gouvernement central devenait incapable de contrôler le vaste territoire avec son immense population qu'il est chargé d'administrer, ou bien si des corps nombreux ou des états se révoltaient contre les lois du pays, il faudrait alors que le Canada surveillât avec soin son énorme frontière, qui s'étend sur un espace d'environ 3500 milles, entre l'Atlantique et le Pacifique et prît des mesures pour se protéger.

Le fait d'être prêt à toute éventualité est souvent le moyen d'empêcher des troubles, et la nature de nos intentions qui sont pacifiques ne saurait être une raison pour nous empêcher de songer à nos moyens de défense. Une nation maintient une force militaire dans un triple but. D'abord, pour se défendre contre les ennemis de l'extérieur. En second lieu, pour appuyer les autorités civiles, lorsqu'il faut employer la force pour mettre la loi en vigueur. Troisièmement,—quoique cette considération soit secondaire—une force militaire est l'apanage de tous les États qui aspirent à un rang parmi les nations. Chaque nation est exposée à souffrir des troubles, que ce soit pour des causes extérieures ou intérieures. Les opérations du commerce causent souvent une commotion générale dans un pays. Or, les résultats que peut avoir la force brutale doivent être encore plus sérieux. Il est donc dans l'intérêt de la paix que l'on maintienne une organisation militaire pour empêcher tout trouble. Il y en a qui voulant la paix à tout prix conseillent le désarmement, afin que nous puissions avoir la paix. Leurs conseils ne sauraient pourtant jamais prévaloir. Au milieu d'une population comme celle de l'Europe qui se chiffre par centaines de mille, il est certain que les forces de ce pays—modestes comme elles le sont—ne sauraient être une menace pour personne. Dans un cas de danger, elles ne seraient que le noyau de l'organisation militaire du pays.

Maintenant que les grandes nations de l'Europe examinent avec soin leur arme-

ment et perfectionnement de toutes façons leur système militaire, le moins que l'on puisse faire c'est un vigoureux effort pour populariser la milice parmi toutes les classes de ce pays. Toute organisation militaire suscite plus ou moins d'obstacles dans n'importe quel pays, mais nulle part peut-être plus que dans un temps de paix, dans les contrées régies par le système constitutionnel anglais. L'économiste chérit son opinion particulière, sans se soucier du lendemain, le philanthrope fait du sentimentalisme et se demande : " Qui voudrait être soldat ? Pauvre malheureux, il est exposé à la misère, aux fatigues ; il doit faire de longues marches par des temps humides et froids, et court risque d'être tué pendant la guerre." Sans doute il est exposé à tout cela, de même que l'amateur du sport, l'artisan, le journalier, dans des conditions d'une nature plus ignoble. Il règne aussi des préjugés, fruits d'une ignorance grossière, parmi certaines classes de la société contre la discipline et la soumission à l'autorité. C'est un fait regrettable, mais bien avéré cependant, que les classes ouvrières spécialement confondent l'obéissance avec le commandement et la discipline et la violation de leur indépendance, et il arrive ainsi que l'une des professions les plus nobles auxquelles un homme puisse aspirer est souvent dédaignée au profit de quelque industrie ou métier, où la sujétion est non moins sensible et réelle, quoiqu'elle soit moins apparente pour les ignorants. Faire des considérations à ces hommes sur la constitution de la société et leur démontrer que la principale condition d'une société civilisée est une sujétion mutuelle, ce serait peine perdue. Un esprit chevaleresque peut ne pas les inspirer ; la renommée militaire peut ne pas les tenter ; le patriotisme peut même ne pas les animer ; mais ils doivent admettre, sordides comme ils semblent le paraître, que leurs gages dans leurs occupations ordinaires pourraient difficilement suffire à payer leur éducation, leurs soins médicaux, joints à la nourriture, au logement, à l'habillement, au combustible et à l'éclairage, et à leur donner des moyens d'amusement intellectuel et physique. Toutes ces choses qu'un ouvrier—s'il en est—peut difficilement se procurer, sont données gratuitement au soldat, et cependant le philanthrope, un homme simple et délicat de conscience en général, qui a la chance de reposer dans un lit confortable chaque nuit, continuera de se demander : " Qui voudrait être soldat ? " oubliant que sans le militaire et la marin qui lui coûtent si peu cher, il pourrait être obligé de renoncer aux jouissances de son repos ordinaire.

Si l'on veut conserver à l'armée volontaire son effectif actuel, il faut qu'elle obtienne les sympathies actives du gros de la population, qui n'a ni le tempérament militaire ni l'ambition de la gloire militaire ; mais ce n'est pas chez cette classe d'hommes, si bons et si recommandables qu'ils soient, que l'on trouvera un désir brûlant de se distinguer—lequel est l'âme d'une armée efficacement organisée. Les meilleurs officiers et soldats sont incontestablement ceux que l'amour de leur profession, dégagé de toute vue mercenaire, stimule à se faire remarquer dans l'arène ouverte à leur courage et à leur habileté. La bravoure est l'apanage de la famille anglaise dans toutes les parties de l'empire ; l'enthousiasme est le pouvoir moteur



qui la dirige chez le soldat—bien distinct du bourgeois inoffensif qui vit en paix chez lui sous sa protection. C'est l'heureuse réunion de ces deux qualités qui a fait réussir nos soldats par le passé, et il sera bon pour la conserver que le gouvernement de ce pays donne tout l'encouragement possible pour maintenir l'enthousiasme qui anime un si haut degré son excellente milice volontaire.

L'histoire du genre humain est là pour prouver que la bravoure seule n'a jamais suffi pour effectuer les objets qui sont désirables dans une armée. Il est essentiel de notre temps que nous ayions non-seulement la force de résister aux fatigues de la vie des camps, mais que nous ayions appris à nous servir intelligemment des armes de précision qui nous sont confiées et qui ont été inventées pour la destruction de l'ennemi. Lorsque nous examinons ce qui se passe, lorsque les hommes s'épouvantent à la vue des moyens terribles imaginés pour la destruction de leurs semblables, on peut presque croire que ces mêmes inventions préparent la paix et qu'aucune nation n'osera entreprendre la guerre lorsque ces mêmes armes auront atteint leur dernier perfectionnement. Mais tant que nous ne serons pas arrivés à l'heureuse période de paix où la philanthrope pourra se reposer tranquillement sans la protection du soldat, examinons la condition de la milice au Canada et voyons quelle force armée il nous faut maintenir ici et quel degré d'efficacité elle doit avoir.

J'ai déjà dit que si l'on doit se contenter du crédit parlementaire actuel jusqu'à ce que le revenu nous permette d'obtenir la somme votée d'ordinaire pour les fins militaires, il n'en résultera pas grand mal, s'il est entendu qu'il doit en être ainsi; mais si cette réduction doit être permanente, c'est à nous d'agir en conséquence et de bien faire comprendre à la milice du pays la politique qui va être adoptée à son égard.

En vue de ces crédits parlementaires réduits, il semble que, si nous ne pouvons discipliner qu'une moitié environ de notre effectif dans le court espace de huit jours, qui ne saurait suffire pour inculquer des connaissances militaires, la discipline, des habitudes d'ordre, il vaudrait mieux établir trois ou quatre écoles élémentaires pour l'infanterie et la cavalerie sur les mêmes principes que les batteries "A" et "B." Il faudrait réduire en conséquence l'infanterie, et ne conserver des bataillons que dans les villes, ce qui serait le moyen de les rendre efficaces. Il pourrait être sage aussi d'avoir un quartier-général de compagnie dans chaque comté afin de former le noyau d'une organisation militaire en cas de danger, et de pouvoir reconstituer les premières compagnies des bataillons de comté lorsque nos moyens nous le permettront.

Le système actuel me semble démoralisateur, car nous avons nominalement corps nombreux d'hommes qui ne valent guère mieux que des recrues, si on ne les rassemble pas pour leur inculquer une certaine somme d'instruction. Si nous continuons de maintenir l'effectif numérique actuel et de lui faire faire l'exercice pendant huit jours chaque année alternativement, cette instruction est tout à fait nulle, car il nous faut encourir les frais d'habillement et d'équipement de tout l'effectif de la milice

active autorisé par la loi. Ce fait est de nature à susciter de graves difficultés, car le crédit voté l'an dernier pour les uniformes ne pouvait suffire pour plus de 5,000 hommes. Les uniformes dont on se sert maintenant sont censés durer trois ans. Mais comme ils sont de serge et de mauvaise qualité, ils ne peuvent durer aussi longtemps; en supposant qu'ils seraient d'un drap de bonne qualité, si l'on maintient un effectif nominal de 43,000 hommes, il sera nécessaire d'acheter 13,000 uniformes chaque année, au moins. Si l'on appelait toute la force volontaire sous les armes, il faudrait acheter 14,000 uniformes par année, environ trois fois la quantité que nous avons pu fournir cette année. On doit se rappeler en même temps que les 350 hommes qui font le service dans les batteries "A" et "B" et au Manitoba reçoivent deux uniformes par année—soit 700—en outre des capotes qui sont nécessaires. Comme ces uniformes sont achetés au moyen des fonds votés expressément pour les uniformes de la milice, ils diminuent d'autant nécessairement le nombre d'uniformes que l'on peut donner à la milice qui fait l'exercice pendant un certain nombre de jours seulement chaque année.

Sous le système actuel, nous devons payer quarante piastres par année pour le soin des armes à chaque capitaine d'une compagnie qui fournit une salle pour recevoir les armes et les uniformes. Nous donnons en outre une gratification de trente piastres par année aux officiers supérieurs et huit piastres par compagnie à chaque major de brigade. Cette gratification est, je crois, susceptible d'objections. Comme on a en vue, en l'accordant de rémunérer les officiers de l'état-major de brigade en proportion de l'effectif numérique dans leurs divisions respectives, il vaudrait mieux leur donner une somme fixe comme équivalent.

Par le système actuel nous employons nos armes, notre équipement et nos uniformes à maintenir un effectif militaire que nous ne pouvons discipliner ni même exercer d'une manière efficace, et nous n'affectons pas à leur véritable destination des sommes considérables d'argent, qui, si elles étaient employées d'une manière judicieuse pourraient nous permettre d'organiser d'une manière efficace un effectif qui aurait la moitié du chiffre de notre effectif nominal actuel.

L'établissement de compagnies organisées comme écoles militaires fournirait des modèles que pourraient aller étudier les jeunes gens, les officiers aussi bien que les sergents de toutes les parties du pays, et je suis convaincu que cet enseignement serait d'une nature sérieuse et durable, et qu'il aurait pour effet de faire connaître l'économie interne, la discipline, l'exercice, le code militaire, la tenue des livres, et de donner cette confiance dans le commandement des hommes sous les armes qui ne peut s'acquérir que par une pratique constante, et que ni la théorie ni les livres ne sauraient inspirer.

La diminution des corps d'infanterie présenterait sans doute aussi des obstacles considérables. Ceux qui forment la milice canadienne s'attendent que l'on prenne promptement action. Si on a besoin de leurs services, ils veulent les mettre à notre disposition avec une énergie et une bonne volonté qui ne sauraient être surpassées;

mais je crois que nous ne devrions pas conserver une simple compagnie, seulement pour avoir une armée forte en nombre, du moment que nous ne pouvons pas la maintenir de façon à faire honneur à notre organisation militaire et à la rendre utile au pays en général.

Bien loin de moi l'idée de favoriser la réduction d'une milice importante comme l'est celle du Canada; je voudrais pouvoir ne pas nous dispenser des services d'un seul homme, car je comprends parfaitement combien nos soldats seront nécessaires à l'avenir, et de quelle utilité ils sont pour donner de la stabilité au pays en général. Mes recommandations sont basées sur la réduction des crédits parlementaires affectées à la milice. Ce que je veux, c'est employer de la manière la plus avantageuse possible les fonds affectés à l'effectif militaire du pays. J'espère sincèrement que l'on ne sera pas obligé de réduire le chiffre de la milice canadienne, mais il est cependant de mon devoir de déclarer que le système actuel ne fonctionne pas d'une manière aussi satisfaisante que je le désirerais.

Dans mes deux derniers rapports annuels, j'ai recommandé la formation de trois écoles d'infanterie. Ni les officiers ni les sergents ne sont maintenant en mesure de connaître les détails de leur service, et comme le devoir d'instruire le soldat retombe sur eux il n'est que raisonnable qu'on les mette en position de se rendre compétents. Durant le séjour des troupes régulières au Canada, nos volontaires avaient toutes les facilités possibles pour suivre les écoles militaires qu'elles dirigeaient, et les officiers comme les sergents de la milice pourraient fort bien être mis au courant de tous les détails nécessaires. Mais nous n'offrons maintenant aucun moyen véritable d'instruction ni à la cavalerie ni à l'infanterie, et le résultat doit se faire de plus en plus sentir d'année en année. J'avoue que j'ai été frappé, dans les villes, de la précision avec laquelle beaucoup d'officiers semblaient faire le service, mais cela est dû au fait qu'ils avaient l'avantage de réunir fréquemment leurs compagnies sans leur donner de solde, et de pouvoir faire l'exercice de même que leurs hommes.

En recommandant la fondation d'écoles d'infanterie, je ne veux nullement méconnaître l'importance du collège militaire. Mais les écoles d'infanterie ont pour but de donner une instruction élémentaire qui n'est pas du tout du domaine d'une institution d'un ordre plus scientifique et élevé. Il est aussi nécessaire que ces écoles soient établies de façon qu'elles ne soient pas trop éloignées du lieu de résidence des officiers et soldats, qui suivent les cours complets ou de moindre durée.

Je recommande en conséquence la formation de trois écoles d'infanterie modèles comme suit :

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.
Aux casernes de St. Jean (rivière Richelieu).....	3	80
Aux casernes de Tête du Pont, Kingston.....	3	80
Au nouveau fort, Toronto.....	3	80

Je recommande le transfert des casernes Tête du Pont au Fort Henry qui est mieux approprié pour une artillerie de place, car il contient de plus un grand dépôt d'armes et des munitions de guerre qui ne sont pas à présent suffisamment surveillées.

Voici une estimation des dépenses approximatives qu'entraînerait l'établissement de chacune de ces écoles basé sur le modèle des batteries " A " et " B. ".

1 capitaine à \$2.82 par jour.....	\$1,029 30
2 lieutenants à \$1.58 par jour chacun.....	1,153 40
2 sergents instructeurs, \$1 chacun.....	736 00
2 sergents, 70 cts. chacun.....	511 00
4 caporaux, 60 cts " .....	876 00
72 soldats, 50 cts. " .....	13,140 00
Rations pour 83 soldats, 12 cts.....	3,624 00
Uniformes, havre-sacs d'été et d'hiver, chaussures, capotes, etc.....	2,800 00
Ameublement de casernes, médicaments, transport, com- bustible, éclairage, dépenses imprévues.....	7,137 00
Frais d'instruction de 10 officiers et de 10 sous-officiers pendant une période de trois mois chacun, pour une année, le transport inclus.....	6,750 00
Chaque école.....	\$37,750 00
Trois do .....	113,250 00

Moyennant cent treize mille deux cinquante piastres par année, nous pourrions ainsi prendre des mesures pour enseigner l'art militaire dans toutes ses parties élémentaires essentielles aux jeunes officiers et sergents de la milice, et les officiers pourraient ensuite suivre un cours supérieur au collège militaire, sur le principe du collège de l'état-major à Sandhurst. Une fois convaincus que les officiers et les sergents ont acquis les connaissances modernes voulues, il ne nous serait pas difficile de discipliner et d'exercer les soldats de la cavalerie et de l'infanterie du Canada, et le résultat vaudrait bien cette dépense modérée.

En examinant le meilleur mode de tirer parti de la réduction du crédit parlementaire—tout en conservant l'espoir que cette réduction ne sera pas permanente et que cette alternative n'est pas en conséquence nécessaire—j'ai préparé le projet suivant pour le soumettre à votre considération, car je suis d'avis que, si le crédit parlementaire actuel ne nous permet pas de maintenir à présent tout l'effectif de la milice active, il vaut mieux limiter l'effectif temporairement au chiffre du crédit voté par le parlement pour son maintien.

Je suis d'opinion qu'il ne serait pas prudent de faire une réduction dans la cavalerie, l'artillerie ou le génie. Si une réduction est à mon grand regret temporairement nécessaire, je crois qu'elle devrait surtout se faire parmi les bataillons ruraux et les compagnies indépendantes de l'infanterie qui ne sont attachées à aucun bataillon.

C'est bien malgré moi que je sou mets les chiffres suivants, car je crois qu'il serait impolitique maintenant et plus tard de faire une réduction dans la milice active de ce pays, dont l'organisation a demandé tant de travail et de dépenses. La position que j'occupe m'oblige seulement de signaler les exigences de la situation que nous a faite la réduction du crédit parlementaire de près d'un demi-million de piastres.

La somme de \$26,000 affectée au collège militaire et prise sur le crédit de \$650,000, laisse un montant comparativement faible pour le maintien d'un effectif de 43,000 hommes avec son état-major, et les dépenses obligatoires pour les uniformes, les armes, les munitions, les effets de campement, et le matériel de guerre de toute nature. Je crois qu'il est de mon devoir de signaler ces faits, afin que plus tard on ne me blâme pas de n'avoir pas fait connaître à temps les difficultés que doit présenter la tentative de maintenir un effectif avec son matériel et ses *impedimenta*, dont le chiffre ne serait pas en rapport avec le montant des fonds à notre disposition. C'est dans ce but que j'ai préparé l'état statistique suivant, afin de faire connaître le chiffre de l'effectif que nous pouvons maintenir, si on a l'intention de limiter nos dépenses à l'avenir comme durant la dernière année.

Espérant toutefois que l'on n'a pas cette intention, je vais seulement faire voir quel serait le résultat de la réduction du crédit affecté à la milice, avec des besoins qui ne font qu'augmenter et la dépense de 113,250 piastres pour des écoles d'infanterie que je propose d'ajouter. L'an dernier, nous n'avons pu réunir que 23,000 officiers et soldats : l'artillerie de campagne pour 12 jours, et les autres armes, huit jours seulement ; et il est certain que l'on n'a pu acquérir qu'une très-faible somme d'instruction durant ces courtes périodes de temps.

Avec un pareil crédit à l'avenir, il est certain que nous ne pouvons pas maintenir plus de 20,000 hommes de toutes armes, si on veut les exercer d'une manière profitable, les armer, les équiper, les habiller et les nourrir lorsqu'ils sont appelés sous les armes. Il faut aussi avoir en magasin la quantité nécessaire de munitions, effets de campement, fourniments et uniformes, qu'il faut renouveler d'année en année, afin de parer à toute éventualité et de remplacer la quantité nécessaire pour les exercices périodiques et le service des pièces et le tir à la carabine.

La milice enrôlée dans les villes et villages qui ont une population de plus de 1000 âmes forme 304 batteries et compagnie toutes armes, représentant un effectif nominal de 18,112 hommes, en outre desquels, si l'on veut avoir un effectif de 20,000 âmes, il faut ajouter 32 compagnies qui pourraient être choisies dans les parties du pays où il y a des villages dont la population ne s'élève pas à 1000 âmes, mais dans le voisinage immédiat desquels il y a des établissements qui permettront

aux hommes de se réunir au quartier-général sans inconvénients. Si on trouve la chose préférable, on pourrait augmenter l'effectif des corps dans les cités et villes les plus peuplées.

La réduction de l'effectif volontaire à 20,000 âmes amènerait une réduction correspondante dans la somme destinée à l'instruction, au soin et à la réparation des armes, munitions, à l'achat des uniformes qui sont très-coûteux, etc.

Cités, villes et villages ayant une population de 1000 à 2000.

	Cavalerie.	Artillerie.	Génie.	Infanterie.	Troupes, Batteries et Compagnies.
Cités.....	9	37	4	116	116
Villes.....	8	12	0	65	85
Villages ayant plus de 1500	1	2	0	29	32
do de 1000 à 1500...	1	0	0	20	21
					304
304 compagnies à un effectif nominal de 58 officiers et soldats chaque.					17,632
20 compagnies additionnelles pour chacune des 16 batteries d'artillerie de campagne.....					320
Pour l'état-major de 20 bataillons, 8 chaque.....					160
					18,112

Ces recommandations sont basées sur la supposition que la réduction du crédit parlementaire voté l'an dernier sera encore en vigueur à l'avenir. Et il est de mon devoir en conséquence de démontrer qu'il est nécessaire que notre effectif soit diminué dans une proportion correspondante, si nous voulons avoir les fonds pour acheter les munitions nécessaires et discipliner avec quelque succès l'effectif qui resterait.

La méthode que j'ai cru devoir indiquer, en ajoutant des écoles d'infanterie, atteindra ce but, je crois, autant que les moyens à notre disposition peuvent le permettre. Nous devrions avoir un effectif compact de toutes armes, composé d'officiers et de sous-officiers bien disciplinés et instruits, capables de donner les leçons fondamentales de l'art militaire aux soldats de leurs corps quand ils sont réunis pour les exercices annuels ou à d'autres saisons de l'année.

L'esprit militaire qui anime toutes les classes de la population du Canada démontre qu'elle ferait d'immenses efforts et sacrifices dans un cas d'alarme ou de danger. Nous avons eu souvent des preuves de son ardeur militaire, et si je reviens sur ce sujet, c'est pour faire voir qu'étant donné ce patriotisme zélé, on devrait le cultiver et l'encourager de toutes manières, afin que la population puisse servir le pays d'une manière efficace si elle était appelée soudainement sous les armes.

Notre milice active doit être compacte et instruite, mais le nombre doit en être proportionné aux fonds votés par le parlement pour l'équiper et la maintenir d'une manière efficace, et nous ne devons pas obliger des officiers zélés—ce qui est souvent arrivé—de fournir des sommes considérables, avec une admirable générosité, afin de pouvoir tenir leurs corps sur un bon pied.

On ne doit pas perdre de vue en même temps que la milice active n'est que l'avant-garde de l'armée du Canada dans le cas où l'on ferait un appel général aux armes. Les forces véritables du pays devraient être alors représentées par la réserve, qui, d'après la loi, doit s'élever à 600,000 hommes. Elles ne devraient pas figurer seulement sur le papier, car elles existent réellement; la longue période de temps qui s'est écoulée depuis leur formation rend nécessaire cependant un remaniement considérable.

Il serait bon qu'un officier de la réserve allât examiner chaque année les différentes divisions de régiment afin de faire rapport, à la satisfaction du gouvernement, après s'être assuré du fait, que tous les hommes inscrits sur le rôle forment réellement partie de l'effectif. Nous devrions avoir aussi des rôles de régiment indiquant la résidence, l'occupation et l'âge de chaque homme.

Je crois qu'il serait plus économique d'avoir une revue générale tous les cinq ans, et qu'elle aurait aussi des résultats plus satisfaisants, en démontrant à chacun la nécessité de défendre le pays, si jamais il devenait nécessaire de mobiliser la réserve.

Le collège militaire de Kingston a été ouvert le 1er juin dernier; 18 cadets ont subi l'examen nécessaire pour obtenir leur admission. J'ai fait une inspection complète du collège au mois d'octobre, et je suis tout à fait satisfait des mesures que l'on a prises pour le confort des cadets et pour déterminer leur cours d'études. Chaque élève m'a assuré qu'il était fort content de sa position, et tout ce que j'ai vu m'a persuadé qu'il devait en être ainsi.

Le lieutenant-colonel Hewett, du génie royal, le commandant et les capitaines Kensington et Hawkins, de l'artillerie royale, les instructeurs, sont des officiers distingués qui, par leurs connaissances de l'art militaire, sont tout à fait à la hauteur de leur position. Le capitaine Ridout, du 90ème de l'infanterie légère, un officier d'origine canadienne, est le capitaine des cadets; il remplit ses fonctions d'une manière satisfaisante. Ces officiers donnent toute l'attention possible à l'enseignement intellectuel; physique et moral des jeunes gens, et il n'y a pas de doute qu'après un cours d'étude de quatre ans au collège ils acquièrent la connaissance des sciences mathématiques et autres, des habitudes de discipline, de régularité et ce respect pour l'autorité, qui leur seront utiles à l'avenir, quelle que soit la carrière qu'ils embrassent plus tard.

Les règlements du collège militaire ont tous été publiés et sont, je crois,

bien connus et bien compris ; mais je sais qu'il règne beaucoup d'incertitude sur le sort réservé aux jeunes gens, à leur sortie du collège, à la fin de leur cours d'études. Il est à peine nécessaire de faire observer qu'il ne serait pas raisonnable de s'attendre à une garantie ou à une promesse d'emploi pour chaque élève. Je ne parle pas officiellement et je ne fais qu'exprimer mon opinion, mais je crois que le pays est bien disposé à donner de l'occupation aux jeunes gens réellement dignes d'encouragement qui ont suivi avec succès le cours du collège. Il est possible que de très bons jeunes gens, sans être brillants, suivent le cours du collège comme par manière d'acquiescement, et il pourra être difficile de pourvoir à leur avenir. L'article No. 1 du nouveau code des ordres permanents, qui vient d'être compilé et publié, par autorité, se lit comme suit :

“ L'établissement d'un collège militaire a été d'abord entrepris dans le but de donner une éducation militaire et scientifique complète aux jeunes gens du pays afin de les rendre capables de remplir les plus hautes positions dans la milice canadienne. La limitation du nombre des cadets qui est déterminée par l'acte est nécessaire pour laisser raisonnablement espérer que les gradués auront de l'emploi dans le service public. Les différentes branches d'enseignement seront telles qu'elles mettront les gradués en mesure de remplir les autres positions dans le service public auxquelles ils pourraient être appelés si on ne peut leur donner de l'emploi dans la milice.”

Je pense que ces lignes sont de nature à donner aux parents des élèves du collège militaire tout espoir raisonnable que le mérite sera récompensé. Dans le but d'offrir un nouvel encouragement aux parents qui désirent faire instruire leurs enfants au collège militaire, je suggère que demande soit faite au gouvernement de Sa Majesté de mettre à la disposition des cadets compétents un nombre limité de commissions dans l'armée.

Un nouvel examen des aspirants eut lieu le cinq décembre dernier ; vingt-quatre élèves auraient pu être admis, mais pour une raison ou une autre sept seulement se présentèrent au jour indiqué. Il est possible que l'on puisse compléter ce chiffre d'ici au douze mars si l'on tient des examens spéciaux. Personne ne pourra être admis après cette date jusqu'au mois de septembre, car autrement il en résulterait des inconvénients sérieux pour les cours du collège. Il est à espérer que nous pourrons tenir, à l'avenir, des examens semestriels jusqu'à ce que l'on ait le nombre de 100 élèves, conformément aux dispositions de l'acte.

J'ai fait l'inspection durant l'automne des deux écoles d'artillerie et des batteries “A” et “B”. Elles sont bien organisées sous tous rapports et fonctionnent parfaitement, grâce au zèle infatigable des lieutenants-colonels Strange et Irwin, de l'artillerie royale. Les officiers et les soldats qui composent ces batteries ont des connaissances à la fois pratiques et scientifiques sur la discipline, l'économie interne et le service des pièces. Ces écoles sont fort utiles à l'artillerie et contribuent beaucoup à l'instruction des officiers et des artilleurs des différentes batteries provinciales qui suivent les cours complets ou de moindre durée.



La seule batterie de campagne que j'ai pu inspecter l'automne dernier est celle que dirigeait le major Peters, à London. Cet excellent officier s'est donné beaucoup de peine pour organiser sa batterie, qui, par son équipement général, le service des pièces de campagne et le tir à la cible, ne laisse guère à désirer.

Les seize batteries de campagne organisées dans le pays sont toutes en très-bon ordre, et elles ont maintenant des canons rayés de 9 du meilleur modèle; elles ont soixante de ces canons à leur disposition. Leurs harnais et tout leur équipement étaient au complet.

L'artillerie de place est en très-bon ordre, mais, règle générale, les différentes brigades n'ont pas toutes les mêmes avantages pour connaître le service des pièces et le tir à boulets et à bombes, en l'absence de l'armement de place nécessaire. On a pourvu à la chose, à Ottawa, pour cette année, en montant des canons de 6-24 dans une batterie sur la pointe Nepean, pour servir à la pratique de la brigade d'Ottawa et pour tirer aussi les saluts dans les grandes circonstances au siège du gouvernement.

Je n'ai pas eu l'occasion d'inspecter l'an dernier aucun corps de cavalerie. J'ai reçu des rapports favorables de l'état-major du district sur les corps qui ont fait l'exercice après avoir été choisis au sort. J'ai inspecté une partie de leur sellerie et de leurs magasins d'habillements et je les ai trouvés en bon ordre; je dois faire une mention spéciale de l'escadron de cavalerie à Québec.

Les arsenaux continuent d'être en bon ordre et renferment une quantité suffisante d'armes, munitions, effets généraux de campement et de place. Comme je l'ai déjà dit, il faut renouveler ces articles tous les ans et augmenter la quantité en magasin au cas de besoin. Les munitions en magasin pour les carabines sont particulièrement faibles; il nous reste seulement 150 coups pour chaque carabine dans le pays. Ce chiffre n'est pas de moitié assez élevé, si l'on tient compte de la rapidité avec laquelle se tirent les armes qui se chargent par la culasse. Notre quantité de poudre en magasin pour l'artillerie de place et de campagne n'est pas non plus suffisante. On a établi un dépôt principal de tout le matériel militaire, à Toronto, pour le Canada Ouest; mais comme tous nos dépôts sont fort rapprochés de la frontière, je désire que l'on forme à Ottawa un grand dépôt de poudre et de munitions. Dans mon rapport de l'année dernière j'ai insisté longuement sur l'importance de renouveler l'armement de la citadelle de Québec, des forts de la Pointe Lévis, de Kingston et de Toronto, au moyen des nouvelles pièces rayées modernes, pour la pratique nominale, dans le cas où l'on hésiterait à parler d'un nouvel armement. Une petite batterie au bassin de Gaspé a aussi reçu des canons de 24 pour la pratique. Je suis heureux de dire que les canons rayés perfectionnés se chargeant par la gueule de 10 $\frac{3}{4}$  seront envoyés à Québec de bonne heure le printemps prochain et montés sur les fortifications. On a aussi fait la commande de cinq canons du même calibre, qui je l'espère, seront expédiés prochainement à St. Jean N.-B., dans le but d'armer la batterie de Pointe Negro, qui commande les abords de ce havre excellent. Ces der-

xiii

niers n'ont rien coûté au département de la milice ou au gouvernement fédéral. Les seules pièces dont je recommande l'achat, cette année, sont dix canons rayés de 64, dont cinq pour Québec et cinq pour le fort Henry à Kingston, lesquels seront montés sur des affûts en fer de 32 en notre possession, ce qui nous évitera les dépenses d'affûts en bois.

Dans ce même rapport, j'exposais au long les raisons pour lesquelles Québec, la clé du Canada du côté de l'Océan, devait recevoir des canons rayés modernes pour remplacer les anciens canons à âme polie, qui sont aujourd'hui parfaitement inutiles. Les raisons que je faisais valoir, il y a un an, ont dix fois plus de force dans l'état actuel des choses en Europe, que l'on ne pouvait alors que prévoir. Il est de la plus haute importance que Québec reçoive un armement qui puisse intercepter le passage sur le St. Laurent d'aucun corsaire ennemi, ou même d'un bâtiment de mer, qui pourrait, grâce au brouillard ou à l'obscurité, échapper à la surveillance des croiseurs anglais dans le golfe. Rien n'est plus facile pour un navire ennemi qui aurait cet objet en vue de paraître devant Québec puis de se rendre à Montréal, et de mettre à contribution les deux cités et les autres localités intermédiaires, à moins que Québec ne soit armé de façon à rendre une pareille entreprise tellement hasardeuse qu'elle serait impossible.

J'ai entendu dire que si jamais un bâtiment de guerre réussissait ainsi à se rendre à Montréal, le retour lui serait impossible. Cette opinion ne peut être qu'une menace inutile, car il n'y a pas un seul canon le long de la ligne du St. Laurent, à l'exception peut-être des canons de 7 pouces, placés sur les bastions de la citadelle de Québec, qui puisse empêcher un bâtiment cuirassé de rester dans nos eaux aussi longtemps qu'il le voudra. La chose sera bien différente lorsque nous aurons des canons cuirassés sur les fortifications de la citadelle.

J'ai été autorisé l'été dernier à placer un canon se chargeant par la culasse de 7 pouces dans chacun des forts de Lévis, dont les fortifications admirables, qui ont tout le perfectionnement moderne, méritent d'être armées. Ces lourdes pièces doivent être montées sur le saillant de chaque fort, dès que les plate-formes seront préparées et auront été munies de lisses. Seize caronades de 32 ont été aussi distribuées entre les trois forts et montées sur les caponnières afin de pouvoir balayer les fossés. Il est très-désirable que les canons de 7 pouces soient montés de bonne heure au printemps, et je serais heureux de voir les parapets en barbette de ces magnifiques fortifications armés d'une manière plus complète.

L'état-major de brigade a été diminué l'an dernier de sept officiers, pour lesquels il n'y avait pas suffisamment d'emploi. Je suis d'avis que l'état-major tel que constitué est efficace. Je crois devoir recommander de nouveau la nomination d'un officier d'état-major qui sera spécialement chargé de l'approvisionnement, de l'intendance, de l'achat des uniformes, du transport, des différentes autres fonctions qui relèvent de cette branche de l'administration, laquelle aurait nécessairement une

utilité spéciale dans un cas de guerre et devrait former partie, en conséquence, d'une manière permanente, du service de l'état-major du quartier-général.

Je ne donnerai pas d'autre développement à ce rapport. Je prendrai seulement la liberté de faire remarquer que les recommandations contenues dans mon rapport de l'année dernière n'ont pas encore été mises à effet. J'ai touché à quelques uns des points qui m'ont paru être importants. Je regrette derechef de me trouver encore obligé de demander la réduction des corps de l'infanterie. Je souhaiterais que cette alternative pût être évitée ; mais il est de mon devoir de signaler, comme mesure de prudence, le résultat de la réduction du crédit que nous a voté le Parlement.

E. SELBY SMITH,

*Major Général.*

P. S.—Depuis que ce qui précède est écrit, les services de quelques détachements de la milice ont été requis pour aider l'autorité civile à mettre fin à des troubles occasionnés par l'insubordination des serviteurs de la compagnie du Grand-Tronc ; et comme les circonstances qui ont accompagné ce fait paraissent n'avoir pas été comprises, on me permettra quelques remarques à ce sujet.

La demande d'intervention militaire fut d'abord faite à Ottawa par voie télégraphique. Il fut répondu que l'acte de milice n'autorise le gouvernement à appeler les troupes aux armes que pour repousser une invasion ou pour réprimer une insurrection. Cette loi n'est pas particulière au Canada, mais elle existe dans la Grande-Bretagne et dans toutes celles de ses colonies où j'ai servi. La raison de son existence se trouve probablement dans le fait que le gouvernement constitutionnel anglais ne voulait recourir à l'intervention militaire, dans les troubles intérieurs, que comme dernière ressource laissée à la loi après que l'autorité civile eut été obligée de céder à la force ou dans la crainte fondée qu'il en fût ainsi.

Ce qu'il y avait à faire dans le cas actuel, c'était de fournir sous serment devant un magistrat la preuve qu'on craignait que la paix publique ne fût compromise ; alors ce magistrat aurait pu demander les troupes si la gravité des événements lui en eût fait voir la nécessité. C'est à Belleville que les troubles eurent lieu ; mais le maire, au lieu de télégraphier à Kingston, qui est le quartier-général du sous-adjutant du district et se trouve à 48 milles seulement, s'adressa au lieutenant-colonel commandant le 49<sup>ème</sup> bataillon qui se rendit immédiatement à sa demande. Le lendemain un renfort fut demandé à 8 a. m., et une quarantaine d'hommes du 15<sup>ème</sup> bataillon furent réunis et placés sous les armes. Les rapports officiels reçus depuis disent que les détachements de ces deux corps se sont bien conduits. Plus tard le maire télégraphia à Toronto, qui se trouve à 113 milles de là, et en quelques heures un contingent de 200 carabiniers Queen's Own se mit en route pour Belleville dans un convoi qui rétablit la circulation. Ce détachement s'est fort bien acquitté de sa tâche dans des circonstances bien difficiles.

Comme on devait s'y attendre, dans une affaire d'intérêt public aussi grave que celle de l'interruption du trafic sur la grande artère des communications entre Québec et Ontario, les gens qui remplissent le rôle de " prophètes après coup " ne se sont pas fait faute de critiquer. Si l'on veut bien se rappeler que nous étions alors en plein jour de l'an, je dis qu'il est étonnant qu'on ait pu réunir des volontaires à Belleville ou à Toronto, car n'ayant reçu aucun avis antérieur et rien ne leur faisant supposer que les services seraient requis, on devait naturellement s'attendre que les miliciens seraient à s'amuser ou à se reposer dans leurs foyers.

Peut-être aussi est-il bon de dire qu'il n'est pas d'usage d'appeler soudainement les miliciens à remplir les fonctions de policiers, et qu'on ne doit pas s'attendre à les voir répondre à l'appel avec autant de promptitude que les troupes en garnison. Si le maire avait télégraphié à Kingston, il aurait pu recevoir en peu de temps 50, 80 ou 100 hommes bien disciplinés de la Batterie A, qui auraient tenu la populace en respect ; ou bien, s'il avait assermenté des connétables spéciaux, il aurait été préférable qu'il eût demandé le secours des troupes,—le dernier moyen auquel il faut recourir pour faire respecter la loi. Une troupe armée de carabines et de baïonnettes, et qui n'est pas pourvue de ceinturons et d'équipement, n'est pas faite pour réprimer des troubles au milieu d'une populace sans armes. A moins d'être fortement provoquée et d'obéir aux ordres spéciaux d'un magistrat, elle ne doit pas faire feu sur une populace sans défense qui serait dispersée plus promptement par la police ou des connétables spéciaux armés du bâton, lesquels pourraient arrêter et coffrer les chefs de l'émeute. La carabine et la baïonnette ne conviennent guère à un service de ce genre, là où l'autorité civile suffirait.

De bons articles ont été publiés au sujet des compagnies de milice qui ont figuré à Belleville. Le 15<sup>e</sup> bataillon a fait les exercices du camp en 1875, mais le 49<sup>e</sup> ne les a pas fait. Le 15<sup>e</sup> n'a pas été exercé en 1876 ; le 49<sup>e</sup> le fut ; aucun de ces deux bataillons n'est désorganisé. Sauf quelques rares exceptions, les munitions sont distribuées aux corps de volontaires comme réserve, pour la raison que peu d'arsenaux de compagnies possèdent des dépôts pour les loger. Lorsque les corps ont épuisé leur distribution annuelle de munitions, il ne leur en est plus donné, à moins que, comme cela est récemment arrivé dans les townships de l'Est, on ne craigne des troubles qui nécessitent des préparatifs de service. On ne devait guère s'attendre que les volontaires seraient soudainement appelés à remplir les fonctions d'une police locale ; on ne pouvait pas s'attendre non plus, comme je l'ai déjà dit, qu'au milieu des fêtes du jour de l'an, et un dimanche par-dessus le marché, qu'un aussi grand nombre de miliciens répondraient aussi promptement à l'appel. En ce qui concerne les grandes capotes et les uniformes, le département de la milice ne doit pas être tenu responsable s'il en a manqué ; le blâme, s'il y en a, doit retomber sur d'autres : toutefois, je suis d'avis que les uniformes sont complets. Naturellement les uniformes d'hiver ne sont distribués aux volontaires que si leurs services sont requis pendant cette saison ; car, d'ordinaire, ils ne sont appelés sous les armes qu'en été pour faire les exercices.

---

Il y a deux ans je signalais la nécessité de conserver tous les uniformes, armes et équipement de chaque bataillon, à son quartier-général, sous la garde d'un officier responsable et d'un subalterne. Tant que ce système ne sera pas adopté, il ne faudra pas rendre l'officier d'état-major du district responsable si les grandes capotes sont, comme je l'ai déjà dit, usées en dehors du service.

Qu'on me permette de répéter, en terminant, la recommandation contenue dans ce rapport, savoir: — Que le cadre de la milice ne doit pas dépasser le nombre de soldats que nous pouvons armer, habiller, équiper et discipliner, et que des écoles modèles pour l'éducation régimentaire devraient être établies sur le plan que j'ai esquissé.

E. SELBY SMITH,

*Major-Général.*

Ottawa, 19 janvier 1877.

## ANNEXE No. 1.

## DISTRICT MILITAIRE No. 1.

QUARTIER GÉNÉRAL, LONDON, ONTARIO,  
7 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous communiquer, pour le soumettre au major-général commandant, le rapport d'inspection des corps de la milice active, dans le district dont j'ai le commandement, qui ont exécuté leur exercice annuel pour l'année 1876-77, conformément aux ordres généraux en date du 18 mai 1876.

Le choix des corps qui devaient avoir le privilège d'exécuter leur exercice annuel s'est fait au sort, conformément à vos instructions.

Noms des corps de la milice active dans le district militaire No. 1, qui ont reçu ordre de faire l'exercice annuel pour 1876-77, et nombre des hommes qui ont fait l'exercice.

Nom des corps.	Officiers Commandants.	Quartier général.	Ont fait l'exercice.	
			Officiers	Sous-officiers et soldats
1er régiment de cavalerie.....	Lieut.-colonel Cole.....	St. Thomas.....	8	129
Batterie de campagne de London.....	Major Peters.....	London.....	5	74
do do Wellington.....	Major McDonald.....	Guelph.....	5	74
Batterie de place de Sarnia.....	Capitaine Adams.....	Sarnia.....		
7e bataillon d'infanterie.....	Lieut.-colonel McBeth.....	London.....	1	42
25e do do.....	do O'Malley.....	St. Thomas.....	8	145
26e do do.....	do Attwood.....	London.....	16	382
28e do do.....	do Smith.....	Stratford.....	12	240
29e do do.....	do Peck.....	Berlin.....	9	203
30e do de carabiniers.....	do Clarke.....	Guelph.....	19	370
32e do d'infanterie.....	do Sproat.....	Walkerton.....	16	296
Cies. de Windsor et Leamington.....	Major Wilkinson.....	Windsor.....	4	84
		Total.....	108	2,039

L'artillerie de place de Goderich, le 22ème bataillon de Woodstock, le 24ème bataillon de Chatham, le 27ème bataillon de Sarnia et le 33ème bataillon de Goderich ont été exemptés de faire leur exercice annuel pour 1876-77.

Si l'on excepte l'artillerie de place de Sarnia, six compagnies du 7ème bataillon et deux compagnies du 25ème bataillon, qui n'ont pu encore faire leur exercice annuel, les autres corps ont exécuté leur exercice par compagnie à leur quartier-général conformément à l'autorisation qu'elles ont reçue. Le plus grand nombre préférèrent faire leur exercice durant plusieurs jours consécutifs, et quelques compagnies se réunirent à leur salle militaire respective où elles passèrent les nuits et reçurent leurs rations (par des arrangements particuliers), les hommes faisant le service et montant la garde tout comme s'ils étaient au camp; de cette façon, les miliciens n'étaient pas obligés d'aller au quartier-général et d'en revenir tous les jours.

Les différents corps (à l'exception de cinq compagnies qui avaient terminé leurs exercices et ont été passées en revue en même temps que les autres corps que j'ai inspectés avec le major de brigade,) ont été inspectés soit par le lieut.-colonel Moffat, major de brigade, ou par moi, et l'appel des hommes a été fait avec soin, afin de constater que le nombre de ceux qui ont fait l'exercice correspondait avec le montant de la solde qu'ils ont reçue.

## CAVALERIE.

Les compagnies de cavalerie No. 1 et No. 2 ont fait l'exercice à London, et elles se sont servi des bâtiments de l'exposition comme de casernes temporaires. L'escadron avait une tenue fort militaire à l'inspection.

## ARTILLERIE.

Les batteries d'artillerie de campagne "London" et Wellington" ont fait leur exercice de douze jours au camp, conformément aux règlements. Les deux corps étaient au complet et ils ont maintenu leur réputation quant à leur efficacité militaire.

La batterie de campagne de Wellington a reçu avec beaucoup de plaisir de nouveaux canons rayés en acier de 9 se chargeant par la gueule, pour lesquels on a construit à Guelph un hangar très-commode, dont le besoin se fait beaucoup sentir.

La batterie de campagne de London a été inspectée au camp par le major-général commandant, qui a aussi assisté au tir annuel avec des canons rayés en acier de 9. On a construit pour ce corps un hangar à canons, en briques, de sorte que l'on peut prendre maintenant le soin voulu de l'armement et des munitions des deux batteries de campagne de ce district.

Je suis heureux de faire rapport que les officiers et les soldats semblent désirer de plus en plus de suivre un cours militaire à l'école d'artillerie de Kingston. Il n'y a pas de doute que la bonne organisation des deux batteries de campagne du district est due à l'excellent enseignement qu'elles ont reçu à cette école.

## INFANTERIE ET CARABINIERS.

Quoique l'exercice de peloton et de compagnie au quartier-général local manque d'intérêt comparativement à l'excitation et à l'émulation qu'offre un camp de brigade, les compagnies cependant sont assez bien représentées à l'exercice, la moyenne étant de plus de 41 officiers et soldats par compagnie; l'exercice préliminaire et de peloton qu'elles ont fait cette année aura pour effet de mieux les préparer à l'exercice de bataillon.

J'ai constaté que les carabines étaient bien entretenues, et qu'un très petit nombre dans chaque compagnie avaient besoin de réparations. Celles-ci pourront être transmises, je crois, par des capitaines de compagnies à leur quartier-général de bataillon, où elles pourront être réparées par un armurier que l'on y enverra dans ce but, et l'on évitera de cette manière les frais de fret et l'achat de caisses pour armes portatives.

Règle générale, la tenue des hommes qui ont fait la parade avec leurs ceintures et leurs fourniments était bonne; on voyait que les hommes de certaines compagnies avaient pris beaucoup de peine pour tenir leurs ceintures très-propres, voulant autant que possible imiter les soldats réguliers. Les uniformes sont bien entretenus. Quelques compagnies ont reçu des uniformes du nouveau modèle et ils semblent leur donner une apparence véritablement militaire; les nouveaux bonnets de police sont bien préférables à ceux de l'ancien modèle.

Comme quelques compagnies étaient désorganisées, j'ai cru devoir transférer leur quartier-général à une localité voisine, afin d'offrir des facilités à ceux qui voudront s'enrôler et maintenir ainsi l'efficacité de ce corps.

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

JOHN B. TAYLOR, lt.-colonel.  
Sous-adjutant-général du district militaire No. 1.

L'adjutant-général de la milice,  
Ottawa.

## DISTRICT MILITAIRE No. 2.

VIEUX FORT, TORONTO, 23 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous communiquer, pour le soumettre au major général commandant, le rapport d'inspection des corps de la milice active, qui ont fait l'exercice annuel pour l'année 1876-77, dans le district militaire No. 2, conformément aux ordres généraux, en date d'Ottawa, le 18 mai 1876.

L'effectif autorisé de la milice active du district comprend :

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Chevaux.	Canons.
Cavalerie.....	37	495	472	..
Artillerie.....	27	390	195	12
Génie.....	5	70	....	..
Infanterie.....	461	6,380	68	2*
Total.....	530	7,335	735	14

\*Canons de montagne en possession de la compagnie des carabiniers au Sault Ste. Marie.\*

Par cet ordre général, l'effectif de la milice du district, désigné pour faire l'exercice annuel de l'année, est limité à 3,900 officiers, sous-officiers et soldats.

On a pris les arrangements suivants pour mettre à effet cet ordre, de l'assentiment du major-général commandant.

Voici les corps dont les commandants ont obtenu la permission de ne pas faire l'exercice annuel :—

*Artillerie.*

Batterie de place de Toronto.  
Batterie de place de Collingwood.

*Infanterie.*

36<sup>e</sup> bataillon, Peel.  
39<sup>e</sup> bataillon, Norfolk.

Les corps dont les officiers commandants ont obtenu la permission de faire l'exercice annuel avec les deux tiers seulement de leur effectif, afin de ne pas courir le risque de ne faire aucun exercice, sont les suivants :—

Corps des gardes du Gouverneur-Général.  
2<sup>e</sup> régiment de cavalerie.  
2<sup>e</sup> bataillon, carabiniers Queen's Own.  
10<sup>e</sup> royaux.  
12<sup>e</sup> bataillon, York.  
13<sup>e</sup> bataillon, Hamilton.  
37<sup>e</sup> bataillon, Haldimand.  
38<sup>e</sup> bataillon, Brant.

Les corps choisis au sort dans le but de compléter le contingent qui a fait l'exercice annuel, afin qu'il eût l'effectif voulu, sont les suivants :—

Batterie de place de Ste. Catherine.  
Compagnie du génie.  
19<sup>e</sup> bataillon, Lincoln.  
31<sup>e</sup> bataillon, Grey.  
35<sup>e</sup> bataillon, Simcoe Foresters.



44<sup>e</sup> bataillon, Welland.

77<sup>e</sup> bataillon, Wentworth.

Compagnie de carabiniers, Sault Ste. Marie.

Les deux corps suivants n'ont pas été choisis au sort, et ils n'ont fait en conséquence aucun exercice.

20<sup>e</sup> bataillon, Halton.

34<sup>e</sup> bataillon, Ontario.

Les trois batteries de campagne de Toronto, Hamilton et Welland ont fait l'exercice annuel au complet, à leur quartier général, conformément à cet ordre général.

Il résulte que les deux batteries de place et les quatre bataillons d'infanterie sont les seuls corps qui n'ont pas fait l'exercice cette année.

Comme il y a trois compagnies du 44<sup>ème</sup> bataillon, comprises dans l'effectif du régiment, qui ont reçu ordre de faire l'exercice, mais qui ne l'ont pas fait (comme il appert au rapport) dans le temps prescrit par l'ordre général, je recommande de nouveau que ces trois compagnies aient la permission de faire l'exercice.

La cavalerie a fait l'exercice annuel au quartier-général des corps :

L'escadron, le corps des gardes du Gouverneur-Général à Toronto.

Le 2<sup>e</sup> régiment de cavalerie au quartier-général des troupes. L'exercice comprenait le maniement de l'épée, l'exercice à pied et à cheval, et les manœuvres de campagne.

Les rapports des officiers qui ont inspecté ces corps sont très favorables.

#### *Batterie de campagne de Toronto.*

J'ai inspecté, le 8 juillet, cette batterie qui avait pris ses quartiers dans les nouvelles casernes, en même temps que l'inspecteur d'artillerie, le lieutenant-colonel Strange, A. R.

La batterie a été passée en revue par le payeur du district, le lieutenant-colonel Alger.

La batterie présentait une fort belle tenue lorsqu'elle a exécuté ses manœuvres de campagne ; elle avait de bons chevaux ; ses évolutions étaient faites avec précision, et elle mérite certainement les éloges flatteurs que lui a décernés l'inspecteur de l'artillerie. Le tir à bombes s'est fait durant les jours suivants, sous la surveillance de l'inspecteur de l'artillerie.

#### *Batterie de campagne d'Hamilton.*

J'ai inspecté, le 6 juillet, cette batterie qui campait sur les terrains du Palais de Crystal, à Hamilton.

La batterie a été passée en revue par le payeur du district, le lieutenant-colonel Alger. Le camp était en bon ordre ; la batterie a de bons chevaux ; ils étaient dans les écuries (attachés).

La batterie a fait la parade sur un espace découvert de 10 à 12 acres, à quelques milles du camp. Les manœuvres de campagne ont été bien exécutées ; les avant-trains et les canons sont en bon ordre. 28 chevaux, pas de wagons.

#### *Batterie de campagne du Canal Welland, et batterie de place de Ste. Catherine.*

Passées en revue par l'inspecteur de l'artillerie et des munitions de guerre.

#### *Compagnie du génie.*

J'ai inspecté, le 4 novembre, aux nouvelles casernes, à Toronto, cette compagnie qui a été organisée récemment sous le commandement du lieutenant-colonel Scoble.

La tenue de la compagnie avec ses nouveaux uniformes était très-bonne ; c'est un beau corps d'hommes. Les armes et les fourniments sont propres.

Après avoir exécuté différents exercices, tels que le maniement des armes, le tir à la carabine et l'exercice de compagnie, les hommes ont mis de côté leurs armes et fourniments, puis ils m'ont donné une preuve de l'attention avec laquelle ils ont fait leurs exercices en construisant un pont en espars, assez solidement relié pour y faire

passer les troupes au besoin, ainsi que des jetées au moyen de barils bien reliés ensemble, en exécutant des signaux, etc.

Ce corps est aussi muni d'une musique composée de 18 exécutants; les uniformes ont été achetés par les officiers et ils sont en très bon ordre.

Il y avait sur le terrain une grande quantité de munitions de toutes espèces achetées pour l'exercice de la compagnie (dont une liste vous a déjà été soumise), ce qui démontre le zèle de tous ceux qui appartiennent à ce corps.

*Le 2ème bataillon des Carabiniers Queen's Own, le 10ème Royal et le 13ème bataillon.*

Ces trois bataillons d'infanterie ont fait leur exercice annuel au quartier-général de leurs régiments respectifs—et je les ai inspecté comme régiments. Leur tenue à la parade était fort militaire; les armes étaient propres, et les fourniments, quoiqu'ils fussent de différentes dimensions et modèles, étaient en très bon ordre. Ces régiments ont d'excellents corps de musique.

Ces régiments ont exécuté le maniement des armes et le tir. L'exercice de compagnie et de bataillon a été fort bien fait.

Les bataillons de comté ont fait leur exercice annuel, règle générale, au quartier-général de compagnie de leurs régiments respectifs; ils ont été inspectés par leurs officiers commandants et les officiers supérieurs de ces corps.

Les officiers parlent favorablement de la manière dont les exercices ont été exécutés: ils comprenaient principalement l'exercice de peloton et de compagnie, le combat en tirailleurs et le tir à la cible, quand il a pu avoir lieu.

*19ème bataillon.*

Ce régiment composé de six compagnies commandées par le lieutenant-colonel l'hon. T. G. Currie, ainsi que la compagnie No. 6 (Queenstown) du 2e régiment de cavalerie, ont été inspectés par le major-général commandant à Ste. Catherine, le 13 octobre, et des nouveaux drapeaux leur ont été présentés en cette circonstance par les dames de Ste. Catherine et le comté de Lincoln.

*Compagnies Nos. 2, 3 et 4 du 38ème bataillon.*

J'ai inspecté, le 3 octobre, les trois compagnies du 30ème bataillon, Nos. 2, 3 et 4, dans la salle militaire du quartier-général à Brantford. J'éprouve beaucoup de plaisir à pouvoir faire rapport que ce régiment a fait beaucoup de progrès.—Ces trois compagnies avaient une bonne tenue; elles ont bien exécuté le maniement des armes et le tir à la carabine; les évolutions étaient bien régulières, et il y avait un progrès visible dans son apparence générale. On est sur le point d'organiser un nouveau corps de musique, ce qui ajoutera beaucoup à l'efficacité du régiment.

J'ai inspecté à Brantford les champs de tir des carabines, les buttes, etc., qui sont aujourd'hui hors de service, et j'ai fait rapport en conséquence. Nous allons prendre des mesures immédiates pour mettre les champs de tir en bon ordre. Le lieutenant colonel Dickie, commandant, mérite beaucoup d'éloges pour la manière dont il a réorganisé le régiment.

Je me suis rendu, le 13 octobre, au Sault Ste. Marie, et j'ai inspecté les armes, fourniments et munitions de la compagnie des carabiniers commandée par le major Wilson. J'ai trouvé le tout en bon état; il y a un hangar à canon solidement construit, dans lequel j'ai trouvé en bon ordre deux canons de montagne, des avant-trains et munitions appartenant aux canons.

Le hangar a été construit au frais du major Wilson, qui mérite beaucoup d'éloges pour le zèle qu'il a déployé pour le service public.

Avant de clore ce rapport, je désire faire observer respectueusement que la période de temps consacrée à l'exercice annuel cette année était si limitée, que l'on ne pouvait s'attendre aux mêmes résultats que par le passé pour ce qui regarde l'exercice et le tir à la carabine, surtout quand ces corps recevaient leur instruction dans des camps de brigade. C'est pourquoi je recommande vivement que l'on revienne à ce mode d'exercice, dans le but de maintenir la bonne organisation de ce corps.

Je désire mentionner aussi l'absence d'instructeurs compétents (à l'exercice annuel) qui devient de plus en plus visible d'année en année, ou, en d'autres termes, d'officiers et sous-officiers qui puissent bien enseigner l'exercice de peloton et de compagnie, le maniement des armes, le tir à la carabine, la mousqueterie, qui sont si essentiels à l'organisation de toute compagnie avant qu'elle soit incorporée dans les bataillons. En leur absence, nous avons dû utiliser en grande partie les services des cadets compétents de l'école militaire du district.

Le nombre des instructeurs diminue naturellement par la force des circonstances et ils ne sont pas remplacés.

J'attire en conséquence votre attention sur l'importance d'avoir des instructeurs de mousqueterie. Mes observations s'appliquent principalement au district dont j'ai le commandement.

C'est pour moi un devoir de reconnaître le zèle et l'habileté que les officiers commandants des corps, les officiers supérieurs et les officiers des différents corps ont déployés dans l'accomplissement de leurs fonctions lors des exercices annuels.

Je dois aussi rendre hommage au concours cordial que m'ont donné les officiers de l'état-major permanent du district.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

W. S. DURIE, lieutenant-colonel.

Sous adjudant-général, district militaire No. 2.

### DISTRICT MILITAIRE No. 3.

BUREAU DU SOUS-ADJUDANT-GÉNÉRAL,  
KINGSTON, 13 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information du major-général commandant, mon rapport annuel sur l'état de la milice dans le district militaire No. 3, et je regrette beaucoup qu'une sérieuse maladie m'ait empêché de vous l'envoyer plus tôt.

Je ne puis me rendre encore au bureau, mais le major de brigade, le lieutenant-colonel Worsley a fait rapport (A) sur l'état de chaque régiment du district, qui a fait l'exercice pendant l'année 1876-77, et il vous donnera sans doute tous les renseignements nécessaires. J'ai l'honneur de vous communiquer un état indiquant l'effectif, le nombre de ceux qui pouvaient faire l'exercice, le nombre de ceux qui l'ont fait, le chiffre de mérite de chaque bataillon, la meilleure compagnie de chaque bataillon et le meilleur tireur, en outre du montant payé à chaque corps par le payeur du district.

Le choix des corps qui devaient faire l'exercice s'est fait au sort, en présence de deux officiers supérieurs de la milice active, conformément aux instructions du quartier-général, et les corps suivants ont été exemptés de l'exercice.

Une compagnie, 3<sup>ème</sup> régiment provisoire de cavalerie.

Une compagnie, 4<sup>ème</sup> régiment provisoire de cavalerie.

Batterie de place de Napanee.

15<sup>ème</sup> bataillon.

16<sup>ème</sup> bataillon.

7<sup>ème</sup> compagnie, 40<sup>ème</sup> bataillon.

*3<sup>ème</sup> régiment provisoire de cavalerie.*

Le 21 septembre, j'ai inspecté deux compagnies de ce régiment à Peterborough, a compagnie de Port Hope, commandée par le lieutenant-colonel Smart s'étant endue à Peterborough pour exécuter ses exercices annuels. Elles ont été logées dans

le bâtiment de l'agriculture, et des couvertes provenant des magasins du gouvernement ont été fournies aux hommes. Le lieutenant-colonel Boulton commandait à la parade ; il a fait exécuter différentes évolutions aux troupes : le défilé au pas, au trot, au galop, par files ; toutes ont été bien exécutées. Le major Rogers, commandant la compagnie de Peterborough, a fait exécuter l'exercice de l'épée qui a été bien réussi.

La tenue des hommes en général est bonne, les fourniments sont propres et en bon ordre, et les chevaux, spécialement ceux du corps de Peterborough, sont très-beaux. Le lieutenant-colonel Smart, les officiers et soldats du corps de Port Hope méritent de grands éloges pour le zèle dont ils ont fait preuve en entreprenant une aussi longue marche, dans le but de bien utiliser la courte période de temps consacrée à l'exercice cette année, en joignant la troupe de Peterborough.

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus une lettre (C) du lieutenant-colonel Smart, relative à la marche de sa troupe depuis Port Hope jusqu'à Peterborough, laquelle contient quelques renseignements utiles. Le major Rogers se plaint, et, à juste titre, que les pantalons étaient d'une qualité tout-à-fait inférieure et qu'ils ne convenaient nullement pour des soldats de cavalerie. Je suggère respectueusement qu'à l'avenir on donne des pantalons d'une bonne étoffe aux soldats de cette branche du service, et je crois que les hommes sont fort bien disposés à se munir de longues bottes, ce qui aura pour effet de leur donner une apparence plus militaire.

#### *4ème régiment provisoire de cavalerie.*

Le 4 juillet, j'ai inspecté les compagnies de Kingston et de Loberough de ce régiment, commandées par le lieutenant-colonel Duff.

Comme le terrain choisi pour la revue ne convenait nullement pour les manœuvres de la cavalerie, j'ai dû me contenter de faire exécuter quelques évolutions au pas ainsi que l'exercice de l'épée. Avant l'inspection, le cheval du lieutenant-colonel Duff tomba et se rompit le cou, mais le cavalier heureusement ne fut que légèrement blessé. La tenue générale des hommes était bonne, et les chevaux et l'équipement de la compagnie de Kingston étaient supérieurs à ceux de la compagnie de Loberough, car je regrette d'avoir à dire que des uniformes et fourniments manquaient dans ce dernier corps.

Le 6 juillet, j'ai inspecté la compagnie de Picton, commandée par le major White. Les hommes furent logés dans le bâtiment de l'agriculture, et ils firent leurs exercices en quatre jours.

La tenue générale des hommes était bonne, leurs armes, fourniments et uniformes étaient en bon ordre ainsi que leurs chevaux.

La compagnie défila au pas et exécuta avec succès plusieurs manœuvres, mais elle n'a pu faire le maniement de l'épée, faute d'exercice antérieur.

#### *Artillerie.*

Toutes les batteries désignées pour l'exercice l'ont fait : les batteries de campagne au camp et les batteries de place à leur quartier-général respectif. L'inspecteur de l'artillerie fera rapport sur la condition actuelle de ces batteries. Je l'ai accompagné dans sa tournée d'inspection dans mon district.

Les deux batteries de campagne ont reçu dernièrement les nouveaux canons rayés se chargeant par la gueule, et elles sont maintenant au complet sous tous rapports pour ce qui regarde l'équipement.

#### *Infanterie.*

Les bataillons d'infanterie ont fait leur exercice par compagnie à leur quartier-général respectif de compagnie, et ils ont été inspectés par moi ou par le major de brigade, le lieutenant-colonel Worsley, à la fin de leurs exercices. Le rapport sur l'état de chaque compagnie est inclus dans celui du régiment, à l'exception de celle

du 14<sup>ème</sup> bataillon, qui a fait son exorcice en bataillon et que j'ai inspectées le 13 juillet. Après avoir fait une inspection soigneuse du bataillon, il défila en colonne ouverte et par quarts de section, puis se déploya en ligne; le capitaine Smythe lui fit exécuter le maniement des armes et le tir à la carabine, et le lieutenant-colonel Callaghan, les différentes évolutions de bataillon; toutes ces manœuvres ont été exécutées avec le plus grand succès. La tenue générale des hommes était bonne, et leurs armes, fourniments et uniformes étaient en bon ordre, quoique j'aie remarqué que certains pantalons du régiment manquaient.

Je suis heureux de pouvoir signaler à votre attention les compagnies de Port Hope du 46<sup>ème</sup> bataillon et leurs corps de musique, dont la propreté et la tenue générale à la parade égalaient celles d'aucun régiment de ligne. Leur exorcice était aussi bon et faisait le plus grand honneur au lieutenant-colonel Williams et à tous les intéressés.

La compagnie de Lindsay du 45<sup>ème</sup> bataillon a aussi très bien fait ses exorcices, et je puis en dire autant des compagnies de Battersea, de Portsmouth et de Barrielfield, du 47<sup>ème</sup> bataillon.

Les deux compagnies du 40<sup>ème</sup> bataillon (Cobourg et Brighton) ont aussi fait leurs exorcices avec succès.

J'ai observé avec regret en faisant mon inspection qu'il manquait dans bien des compagnies des articles qui appartenaient aux uniformes, ce qui donnait une apparence peu militaire à toute la compagnie et indiquait de l'incurie de la part des officiers commandant les compagnies, qui n'avaient pas eu le soin de réunir les uniformes et les mettre en lieu de sûreté après l'exorcice annuel. Je crois qu'il serait de l'intérêt du gouvernement de concentrer les armes, les uniformes et l'équipement au quartier-général du bataillon, sous la surveillance de l'officier commandant le bataillon, qui les confierait à un gardien payé, dont on pourrait utiliser les services au besoin comme instructeur, car il serait facile d'obtenir les services de sous-officiers compétents, renvoyés dernièrement du service de Sa Majesté, et qui seraient fort contents de pouvoir avoir un pareil emploi.

Je dois exprimer mes remerciements aux officiers commandant les corps pour l'aide qu'ils m'ont donné en prenant des mesures pour que ces inspections eussent lieu de façon à prendre le moins de temps possible.

#### *Salles militaires.*

On n'a pas érigé de nouvelles salles militaires dans le district depuis mon dernier rapport, et celle de Cobourg que le feu a détruite en 1875, n'a pas encore été reconstruite. Je recommande fortement que cette dernière soit bâtie sur le même plan que celle de Port Hope, la meilleure qui existe dans mon district. Elle a déjà formé le sujet d'un rapport spécial au quartier-général.

En visitant cette partie du pays, j'ai observé avec regret que beaucoup des salles militaires étaient dans un mauvais état, que les vitres étaient brisées et que dans certains cas les portes avaient été enlevées, ce qui indique beaucoup d'incurie de la part de ceux qui en ont soin. A Norwood spécialement, les salles consacrées à l'arsenal ayant été détachées du bâtiment principal, les armes, fourniments et uniformes de la compagnie ont dû être transférés à la résidence du capitaine.

Le capitaine Preston, du 46<sup>ème</sup> bataillon, m'a fait rapport que la salle militaire à Lifford n'était d'aucune utilité pour sa compagnie, et il m'a suggéré de la transférer à Bethany, où elle pourrait servir pour ses hommes et pour la batterie de campagne de Durham, qui demeure principalement dans ce voisinage. Je lui ai donné instruction de faire un rapport spécial sur le sujet, ce qu'il n'a pas encore fait.

Je dois faire observer aussi que la période de temps consacrée aux exorcices annuels est trop courte pour que les hommes puissent faire beaucoup de progrès, car la majorité des soldats ne sont que des recrues et leurs instructeurs ne connaissent guère leurs fonctions, en beaucoup de cas. L'inspection des compagnies séparément a cet avantage qu'elle permet à l'inspecteur de juger de l'habileté de chaque officier commandant, et de signaler ses défauts, ce qui peut avoir pour effet de stimuler ces officiers à mieux connaître le service.

Je regrette de constater que les sous-officiers sont peu utiles, mais cela n'est pas surprenant, car ils n'ont aucun moyen de pouvoir acquérir des connaissances sur l'art militaire.

Ce serait rendre un grand service à la milice, je crois, si l'on ouvrait les écoles d'infanterie et de cavalerie à cette station durant les mois de l'hiver ; dans ce cas, je suggère que l'on discontinuât l'ancien système de donner un bonus à ceux qui ont subi leur examen, et qu'on donne en guise de bonus une solde quotidienne aux cadets qui fréquentent l'école ; de cette façon on viendra en aide à ceux qui désirent étudier l'art militaire, et on exclura par là même ceux qui n'avaient d'autre objet en vue que d'obtenir un bonus de \$50. Il faut adopter quelques mesures pour donner une certaine instruction aux officiers, autrement il n'y en aura pas de compétents dans quelques années.

Vous trouverez ci-joint le rapport du lieutenant-colonel Worsley.

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

BOWEN VAN STRAUBENZIE, lieutenant-colonel.  
Sous-adjutant-général, district militaire No. 3.

L'adjutant-général,  
Quartier-général, Ottawa.

[A.]

BUREAU DE BRIGADE, KINGSTON,  
15 décembre 1876.

MONSIEUR,—C'est avec regret que j'ai dû me charger du devoir de rédiger les rapports de l'inspection de différents corps appartenant au district militaire No. 3, grâce à la maladie sérieuse qui vous a frappé et dont j'espère que vous verrez bientôt la fin. Je vous les envoie et j'ai l'espoir qu'ils auront votre approbation.

*47e bataillon.*

J'inspectai les compagnies Nos. 2 et 3, le 5 juillet. L'exercice de compagnie était assez bien réussi, vu le peu de temps qu'elles ont eu, et le nombre de recrues qu'elles comptent ; le maniement des armes et le tir étaient passables, et l'exercice en tirailleurs assez bien exécuté. L'apparence des hommes de la compagnie No. 3 d'Elginburg était bonne ; de fait cette compagnie était la meilleure des deux.

Le 21 septembre, en compagnie du commandant, le lieutenant-colonel G. Kirkpatrick, j'inspectai la compagnie No. 1 à Battersea. L'exercice de cette compagnie me surprit, il était réellement bien exécuté. L'instructeur (le capitaine) est un bon officier ; les jalonneurs et les hommes connaissaient ce qu'ils avaient à faire, et le clairon pouvait donner toutes les sonneries du service. Le maniement des armes et le tir ont été bons, l'exercice en tirailleurs excellent. Les armes et les fourniments n'étaient pas aussi propres que j'aurais pu le désirer. On m'a dit que cette compagnie était composée d'hommes ne prenant aucune boisson alcoolique ; ce qui explique peut-être l'attention qu'ils portent à l'exercice et leur bonne tenue.

*40e bataillon.*

Le 10 novembre, j'inspectai la compagnie No. 2 du 40e bataillon, à Cobourg. Armes et fourniments très-propres, ainsi que les hommes, qui tous avaient les cheveux courts, ce qui est une grande amélioration que je remarque dans plusieurs compagnies. Exercice de compagnie très-bon ; maniement des armes et exercice au tir bien bon ; de même que l'exercice en tirailleurs. C'est tout ce qui pouvait être désiré, et l'honneur en revient aux officiers de cette compagnie et au lieutenant-colonel Smith et au major Smith (ci-devant major de brigade) qui tous deux prennent un vif intérêt à tout ce qui regarde le 40e bataillon.

*49e bataillon.*

Le 28 novembre, j'inspectai la compagnie No. 1 du 49e bataillon. On m'a appris que cette compagnie n'a pas reçu d'uniformes de l'administration, mais que ce sont les officiers qui ont acheté les uniformes de ceux qui la composent. Cette compagnie connaît bien l'exercice, mais la revue que j'en ai faite avait lieu dans un espace si restreint que ses mouvements s'en trouvaient gênés. Le maniement des armes et l'exercice au tir, bons; armes et accoutrements très-propres. Le tir à la cible a été fait avec succès.

J'inspectai la compagnie No. 3 à Sydney, le 29 novembre, en compagnie du lieutenant-colonel Brown. Je ne fus pas du tout satisfait de cette compagnie. Elle ne fait que médiocrement l'exercice. L'apparence des hommes laissait à désirer; quelques-uns sont très-jeunes, d'autres très-vieux. Leurs uniformes, trop petits, leur donnent une apparence rien moins que militaire. Armes et fourniments assez propres. La compagnie a fait l'exercice à la cible. Elle ne semble connaître que bien peu de choses.

J'inspectai la compagnie No. 5 le 20 novembre, en compagnie du commandant et de l'adjutant. Cette compagnie est composée de très-beaux hommes, mais pas du tout exorcés. Exercice de compagnie mauvais; maniement des armes et exercice du tir, médiocres; exercice en tirailleurs, mauvais. Les officiers portaient l'uniforme du 49e avec chapeaux de feutre; les hommes, en général, n'avaient pas d'uniformes.

L'exercice à la cible a été fait, je crois, mais je n'ai pas reçu les rapports.

*Batterie de place de Trenton.*

En compagnie de l'inspecteur d'artillerie, j'inspectai la batterie de place de Trenton. Vu le peu de temps que la batterie a eu, la multiplicité des connaissances à acquérir, et le fait qu'elle a été deux ans sans exercice, la revue a été assez bonne à mon avis. Les officiers, cependant, ne savent rien de ce qu'ils ont à faire. Armes et fourniments propres. Ce que je dis ne s'applique qu'à l'exercice d'infanterie. (Voir le rapport de l'inspection de l'artillerie.)

*Exercices de 1876-77.*

J'ai quelques mots à dire sur l'effet que les exercices de cette année ont eu dans ce district: elles ont empêché les compagnies de se débander, ce qui est quelque chose; c'est à peu près tout. Si à chaque quartier de compagnie l'on avait pu envoyer un instructeur réellement capable, — un instructeur de l'école d'artillerie d'ici par exemple pour les compagnies d'artilleurs — qui leur eût réellement fait faire l'exercice, l'on aurait obtenu de meilleurs résultats; mais ces connaissances se perdent maintenant rapidement dans ce district, et à l'heure qu'il est, il y a deux ans qu'aucun officier ou sous-officier n'a obtenu de certificat soit dans l'infanterie, soit dans la cavalerie; et s'il n'est rien fait pour amener un changement j'appréhende de piètres résultats pour la force militaire en cet endroit. L'instruction donnée aux volontaires vaut la peine d'être rémunérée. Mais, de ce qu'un homme a été sous-officier dans l'armée régulière de Sa Majesté, il ne s'en suit pas qu'il soit un bon instructeur. Le talent de l'instructeur est un don particulier; et j'en connais un, un volontaire, aussi compétent qu'aucun que j'aie rencontré; mais cet homme a besoin de pratique, et doit pour être efficace s'être récemment occupé d'exercices; c'est alors un homme d'une grande puissance comme instructeur, et dont l'influence peut se faire sentir sur un millier d'hommes. J'ai donc l'espoir que le gouvernement jugera à propos d'établir des écoles tant d'infanterie que de cavalerie; et je suis persuadé que l'argent qu'on dépenserait à envoyer des hommes compétents pour diriger les exercices annuels, serait de l'argent bien placé.

*Tir à la cible.*

Je vous envoie les détails du tir à la cible; les résultats ne sont pas ce que j'aurais pu attendre. Il y a sans doute au Canada de très-bons tireurs, mais ils sont peu nombreux. Pour qu'un homme tire bien avec une carabine, il faut qu'on lui enseigne comment le faire, ou il doit lui-même s'appliquer à devenir bon tireur; autrement il sera plus dangereux pour ses amis que pour ses ennemis. J'ai, en différentes occasions, visité les camps d'instruction et veillé à l'exercice: le tir était si mauvais que certaines personnes ne pourraient le croire, et cependant, sur le papier les résultats étaient bons. Je vois qu'il est plus facile d'arriver à de bons résultats sur le papier avec une plume, qu'avec un Snider en face d'une petite cible à 500 verges. Ici aussi, les services d'instructeurs compétents sont nécessaires comme pour les autres exercices.

*Armes et fourniments.*

C'est avec beaucoup de plaisir que je constate que les armes et les fourniments de la 7ième division de brigade sont dans un bien meilleur état qu'ils n'étaient, et je vois que le système de retenir l'allocation pour l'entretien des armes lorsque celles-ci ne sont pas dans un bon état, a un merveilleux effet. Les batteries de campagne sont tout en excellent état, leurs harnais surtout sont très-bien entretenus. L'équipement de la cavalerie est aussi maintenant bien soigné. J'espère néanmoins que l'on insistera sur l'établissement de salles d'armes avec gardiens à gages. Les volontaires de ce district n'ont, en général, pas d'havre-sacs et de courroies de charge; je considère ces articles comme parties importantes du fourniment, et chaque compagnie devrait en recevoir un nombre égal à celui de sa force effective.

*Enrôlement des hommes.*

Il est venu à ma connaissance que dans plusieurs compagnies les hommes font l'exercice annuel sans être réellement enrôlés suivant la loi. Depuis que je sais cela, je me suis donné la peine de voir que les rôles fussent dûment remplis et les hommes assermentés.

Quelle qu'elle soit je crois que la force volontaire de notre district est maintenant en meilleur état qu'elle n'a jamais été. Elle a subi l'épreuve du temps, bien qu'elle n'ait plus pour se maintenir l'excitation de l'invasion féniennne, ou la présence des troupes régulières de Sa Majesté pour donner aux officiers et aux soldats une émulation propre à les faire tendre vers un degré d'efficacité convenable. J'espère donc que l'avenir ne peut qu'apporter des améliorations. Avec les écoles militaires déjà établies que nous voyons fonctionner avec orgueil, et dont le nombre s'augmentera, je l'espère, les progrès remarquables continueront à se développer, et la force volontaire de ce district n'en cèdera plus tard à celle d'aucun autre endroit.

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

P. W. WORSLEY, lieutenant-colonel,  
Major de brigade en exercice, 6e et 7e Divisions.

Au sous-adjutant-général de la milice,  
District militaire No. 3, Kingston.



[B.]

DISTRICT MILITAIRE No. 3

TABLEAU indiquant l'effectif ; le nombre d'hommes désignés pour l'exercice annuel ; le nombre de ceux qui ont fait l'exercice ; le chiffre de mérite du bataillon ; le chiffre de mérite de la meilleure compagnie du bataillon, et du meilleur tireur ; ainsi que la somme payée à chaque corps par le payeur du district.

Corps.	Effectif.		Désignés pour l'exercice annuel.		Ont fait l'exercice.		Chiffre de mérite du bataillon.	Chiffre de mérite de la meilleure compagnie du bataillon.	Meilleur tireur.	PAIEMENTS. Somme payée à chaque corps par le payeur du district.	Observations.
	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.					
3 <sup>e</sup> régiment de cavalerie..	13	126	6	64	6	59	.....	17-60	Sergt. Sanderson (36).....	\$ cts. 674 00	2 cics. ont fait l'exercice.
do	15	168	8	97	8	97	.....	Pas de rapport.	.....	1,082 00	do
Batterie de camp. Darcha..	6	75	6	71	6	74	.....	.....	.....	1,385 88	do
do do Kingston	6	75	6	74	5	55	.....	.....	.....	1,165 68	do
Batt. de place de Cobourg	2	42	2	42	2	36	.....	.....	.....	160 00	do
do do Napanee	2	42	2	42	1	34	.....	.....	.....	Nil.	Non désigné pour l'exercice.
do do Port Hope	2	42	2	42	2	42	.....	.....	.....	142 00	do
do do Trenton...	20	252	14	252	12	210	.....	11-84	Sergt. Hume (48).....	184 00	do
14 <sup>e</sup> bataillon	20	252	14	252	12	210	.....	.....	.....	936 00	1 <sup>e</sup> cie. No. 2 pas fait l'exercice
do	20	252	14	252	12	210	.....	.....	.....	.....	Non désigné pour l'exercice.
do	24	336	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do	26	378	6	84	6	84	.....	Pas de rapport.	.....	384 00	2 compagnies seulement dési-
do	20	252	14	252	14	225	.....	13-70	Soldat Grundy (44).....	1,012 00	gnées pour l'exercice.
do	20	252	14	252	14	236	.....	21-17	.....	1,056 00	do
do	20	252	14	252	14	236	.....	Pas de rapport.	.....	1,304 00	do
do	22	294	16	282	16	282	.....	19-28	Sergt. Bailley (48).....	984 00	do
do	20	252	14	252	8	230	.....	22-41	Sergt. McGinnis (50).....	560 00	do
do	20	252	14	252	9	122	.....	22-78	Soldat Hogle (35).....	.....	do
do	18	210	12	210	9	122	.....	31-23	.....	1,016 00	do
do	20	252	14	252	13	228	.....	26-61	Sergt. Miller (44).....	.....	do
do	20	252	14	252	13	228	.....	18-36	.....	.....	do
Total.....	268	3,442	136	2,283	122	2,014	.....	.....	.....	\$12,047 56	.....

BOWEN VAN STRAUBENZIE, Lt.-colonel,  
Sous-adj.-génl. D. M. No. 3.

[C.]

*3e Régiment provisoire de Cavalerie.*

PORT HOPE, 25 novembre 1876.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous informer par ce rapport que j'ai rassemblé la 2e compagnie du 3e de cavalerie à Port Hope, le matin du 18 septembre dernier, préalablement à l'exercice annuel.

Il avait auparavant été entendu avec le lieutenant-colonel Boulton que nous nous rendrions à Peterboro ; où se trouvent le quartier général de la Cie No. 3, et que nous ferions ensemble les exercices de l'année.

La compagnie parada en tenue de route, chaque homme s'étant muni d'une ration, et à une heure p.m. nous nous mîmes en route pour Peterboro par le chemin principal ou chemin de frontière. C'est un excellent chemin de graviers se déroulant entre les townships de Hope et de Cavan du côté de l'ouest, et Hamilton et Monaghan du côté de l'est. Arrivés au village de Centreville, à 15 milles de Port Hope, nous fîmes une halte d'une heure pour prendre de la nourriture. En continuant notre route nous arrivâmes à Peterboro, distance de 31 milles, après une marche de sept heures par une pluie torrentielle qui dura toute la journée.

Je dois dire que la marche s'est faite dans le meilleur ordre, sans accident ni mauvais résultat ni pour les hommes ni pour les chevaux, et sans fatigue apparente, comme le démontre le fait que le lendemain chaque homme et chaque cheval furent présents au service.

Le quartier-maître Stapleton prit avec un aubergiste des arrangements très-satisfaisants en vertu desquels celui-ci fournirait la pension des hommes pour 35 cents par jour. Ceux-ci s'accommodèrent pour coucher des remises de l'Association d'Agriculture qui se trouvent sur le même terrain que la salle d'exercice. Les chevaux furent mis dans les étables qui y sont adjointes ; cet endroit était excellent tant pour la sûreté que pour la protection des animaux. Le fourrage des chevaux coûtait 30 cents par jour.

Le 23 septembre, la compagnie s'en retourna sous le commandement du lieutenant Williams. Elle partit de Peterboro à 9 a. m., fit une halte d'une heure à Centreville, et arriva à Port Hope à 4.30 p. m.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. W. SMART, lieutenant-col.

Lieut.-colonel Van Straubenzie,  
Sous-adjutant-général, Kingston.

## DISTRICT MILITAIRE No. 4.

BUREAU DU SOUS-ADJUDANT-GÉNÉRAL,

BROCKVILLE, 4 décembre 1876.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous adresser, pour l'information du major-général commandant, mon rapport annuel sur l'état de la milice active dans le district militaire No. 4, en même temps qu'un extrait du rapport d'inspection et les registres de l'exercice au tir dans ce district.

La force telle qu'originellement organisée était comme suit :

	Officiers et soldats.	CHEVAUX.
Cavalerie, 2 compagnies.....	90	90
Artillerie de campagne, 2 batteries.....	160	122
Artillerie de place, 7 batteries.....	412	5
5 bataillons d'infanterie et de carabiniers.....	1,818	25
3 compagnies indépendantes d'infanterie.....	174	
Total de la force.....	2,654	242

Co qui précède ne comprend pas les gardes à pied du Gouverneur-Général.  
Force réduite d'après les ordres généraux du 23 avril 1875:—

	Officiers et soldats.	Chevaux.
Cavalerie, 2 compagnies.....	88	88
Artillerie de campagne, 2 batteries.....	160	122
Artillerie de place, 7 batteries.....	316	5
5 bataillons d'infanterie et de carabiniers....	1,580	25
3 compagnies indépendantes et d'infanterie.	132	
<b>Total.....</b>	<b>2,276</b>	<b>240</b>
Force autorisée à faire l'exercice de 1876-77 sui- vant les ordres généraux du 18 mai 1876:		
De toutes armes.....	1,800	124
Nombre de ceux qui ont fait l'exercice de 1876-77:		
De toutes armes.....	1,786	124

Suivant les ordres généraux j'ai fait le choix des compagnies qui devaient faire l'exercice, mais comme quelques-unes des compagnies choisies n'étaient pas tout-à-fait au complet, j'appelai sous les armes trois compagnies additionnelles, ce qui à quatorze près compléta notre contingent.

#### CAVALERIE.

##### *Compagnie d'Ottawa.—Capt. S. Sparks.*

Vu l'impossibilité de rassembler l'effectif de la compagnie à moins de faire plusieurs jours d'exercices, le capitaine Sparks prit des mesures pour loger ses hommes et ses chevaux dans les bâtiments de l'hypodrome de Mutchmor. Les soldats firent leur propre cuisine et vécutent comme en service régulier.

Bien que la veille et la nuit précédente le temps ait été très-pluvieux, les soldats firent la parade d'inspection, avec une tenue tout-à-fait militaire. Leur apparence physique est bonne, et ils sont bien montés. Considérant le peu de temps qu'ils ont fait l'exercice, leurs progrès sont satisfaisants (voir le rapport sommaire). L'absence des deux officiers subalternes causait beaucoup d'inconvénients et donnait trop d'ouvrage au capitaine.

Un instructeur de cavalerie compétent serait d'une grande utilité à cette compagnie.

##### *Présents à l'inspection.*

Officiers.....	1
Sous-officiers et soldats.....	33
Chevaux.....	34

##### *Compagnie de Prescott.—Capt. Raney.*

Cette compagnie a fait consécutivement ses jours d'exercices. Les hommes s'arrangeant eux-mêmes comme ils l'entendaient quant à leur rations et au fourrage pour leurs chevaux. Bien que le quartier-général de cette compagnie soit à Prescott, les soldats et leurs chevaux sont de la campagne et viennent surtout du township d'Edwardsburg; et conséquemment ce n'est qu'en encourant des dépenses considérables qu'ils pouvaient passer un certain nombre de jours à Prescott; mais ils préférèrent cela aux inconvénients de faire l'exercice en différents temps.

La compagnie avait une bonne apparence quant au physique des hommes et des chevaux, mais les équipements n'étaient pas aussi propres qu'ils auraient pu l'être, ce qui gâtait l'apparence générale. Les manœuvres de compagnie, l'exercice au sabre et les déploiements en tirailleurs furent bien exécutés.

*Présents à l'inspection.*

Officiers .....	2
Sous-officiers et soldats.....	32
Chevaux.....	34

## ARTILLERIE.—BATTERIE DE CAMPAGNE

*Batterie d'Ottawa.—Capt. Jas. Stewart.*

Cette batterie a fait douze jours d'exercice en camp à Ottawa, et présentait cette apparence d'efficacité, et cette propreté ainsi que ce maintien militaire pour lequel ce vieux corps est renommé. L'inspection fut faite par le lieutenant-colonel Irwin, inspecteur d'artillerie de la province d'Ontario. Je prends la liberté de renvoyer à son rapport.

Quelque chose de nouveau à cette inspection c'est un concours de canonniers-conducteurs. Quatre prix avaient généreusement été donnés par le capitaine Stewart :

*1er prix gagné par la pièce No. 3.*

Canonniers-conducteurs, H. Marling, douze ans de service, et A. Gray, huit ans de service.

*2e prix gagné par la pièce No. 1.*

Canonniers-conducteurs, T. Demptsey, quatorze ans de service, et R. Martin, onze ans de service.

*3e prix gagné par la pièce No. 2.*

Canonniers-conducteurs, R. Nelson, quinze ans de service, et D. Johnston, sept ans de service.

*4e prix gagné par la pièce No. 4.*

Canonniers-conducteurs, W. Henry, vingt ans de service, et R. Bell, onze ans de service.

Je puis ajouter ici que depuis quelques années ce corps s'est formé en association de tir à la carabine, et que plusieurs centaines de piastres sont tous les ans données en prix. Cette année les concours ont eu lieu avec la compagnie de cavalerie d'Ottawa ; les armes employées étaient les carabines de la cavalerie et de l'artillerie.

Le capitaine Stewart a aussi organisé dans sa batterie un corps de musique composé de seize musiciens, lequel, je l'espère, sera reconnu par l'administration et considéré comme les corps de musique de bataillons.

Vu le grand vent qui souffla pendant les derniers jours du campement, les cibles pour le tir à boulet et le tir à obus ne purent être mises en place dans la rivière, et en conséquence l'exercice ne put avoir lieu. Le corps avait été inscrit pour le concours de l'Association d'Artillerie du Canada, et le Major Cotton, avec des aides nécessaires de la batterie "A", avait été envoyé à Ottawa pour surveiller le tir. On espère donc que la permission sera donnée de reprendre cet exercice cet hiver sur la glace.

Le capitaine Stewart dit que la réduction du nombre des chevaux à vingt-huit gêne beaucoup l'efficacité du corps, et comme le nombre des canonniers-conducteurs n'a pas été réduit, il est difficile d'utiliser les hommes avec avantage, ce qui, probablement, explique en partie l'organisation du corps de musique.

*Présents à l'inspection.*

Officiers.....	5
Sous-officiers, canonniers, conducteurs et musiciens.....	71
Chevaux .....	28

*Batterie de Gananoque—Capt. Wm. McKenzie.*

Cette batterie a fait douze jours d'exercice en camp sur le bord du St. Laurent à environ deux milles à l'ouest de Gananoque. Elle est proprement équipée, et son apparence est excellente. Bien que cette batterie soit nouvelle et qu'elle n'en soit encore qu'à sa troisième année d'exercice, le lieutenant-colonel Strange, inspecteur d'artillerie, qui en a fait l'inspection, a cru devoir louer hautement les officiers et les soldats sur leur apparence et leur efficacité. Je prends la liberté de renvoyer à son rapport.

Lors du campement et de l'exercice, le corps était muni de canons en bronze à âme lisse, canons choisis pour le concours de l'Association d'Artillerie du Canada. Grâce à quelque incurie ou quelque accident arrivé à la cible, le tir (bien que dirigé par un officier de la batterie "A") n'a pas été satisfaisant.

De nouveaux canons rayés d'acier se chargeant par la gueule, ont depuis été fournis au capitaine McKenzie pour sa troupe, et je suis sûr que ces pièces seront entre ses mains bien entretenues et feront un bon service.

Le nombre des chevaux ayant été réduit à vingt-huit, on n'a pas pu appeler sous les armes le nombre d'hommes autorisé.

*Présents à l'inspection.*

Officiers.....	6
Sous-officiers, canonniers et conducteurs.....	52
Chevaux .....	28

**ARTILLERIE DE PLACE***Brigade d'Ottawa—Lieut.-colonel Jas. Egleson.*

Cette brigade comprend sept batteries, lesquelles ont toutes leur quartier général à Ottawa, à l'exception de la batterie No. 3 dont le quartier-général est à six milles dans la campagne, et qui s'est rendue à la ville pour l'inspection annuelle avec le reste de la brigade.

Les rangs de ce corps sont bien remplis et les officiers sont zélés dans l'accomplissement de leurs devoirs. Les affaires privées d'un grand nombre des officiers ne leur permettent pas de s'absenter assez longtemps pour suivre un cours d'instruction régulier à l'école d'artillerie, et en conséquence la promotion dans la brigade se trouve arrêtée, et les officiers au lieu de vingt-huit qu'ils devraient être, se trouvent réduits à quinze. C'est à ce petit nombre qu'incombent toutes les dépenses qu'entraînent la brigade y compris les frais du corps de musique. Je suis d'avis que l'intérêt du service demande qu'il soit pris quelques mesures pour remédier à cet état de choses.

Vu l'exiguïté et le peu de commodité de la salle d'exercices à Ottawa, peu de mouvements ont pu être exécutés à l'inspection. Bien que le corps fût preuve de beaucoup de discipline et d'instruction, les mouvements d'infanterie ne furent pas exécutés avec beaucoup de précision. Pendant l'été une bonne partie des exercices avaient été exécutés avec les gros canons qui se trouvent sur les hauteurs du parlement. Ces canons ont maintenant été transportés à la Pointe Nepean, où l'on pourra en tirer un meilleur parti pour l'exercice du canon, dont le maniement semble piquer d'orgueil les artilleurs en général.

*Présents à l'inspection.*

Officiers .....	15
Sous-officiers et artilleurs.....	291
Corps de musique.....	21

Total..... 306

## CORPS D'INFANTERIE ET DE CARABINIERS.

18ème bataillon d'infanterie de Prescott—Lieut.-col. A. Urquhart.

(Quartier-général, Hawkesbury Mills.)

Des six compagnies de ce bataillon, cinq ont été autorisées à faire l'exercice. Ce corps est exclusivement composé de cultivateurs ; deux des compagnies se sont formées à Hawkesbury Mills. et une à Vanklœk Hill, l'Orignal, East Hawkesbury et Plantagenet ; toutes se sont bien maintenues durant les dernières années.

Compagnie No. 3, médiocre ; Nos. 2 et 4, passables ; Nos. 1 et 6, bien ; ces dernières sont particulièrement propres et ont de beaux uniformes ; leur tenue à la parade était bonne, et elles ont fort bien exécuté les mouvements des tirailleurs. Toutes ont fait le tir à la cible.

*Présents à l'inspection.*

Officiers.....	10
Sous-officiers et soldats.....	182
Pas de musique.	

Total. .... 192

41ème bataillon de carabinières.—Lieut.-col W. H. Cole.

(Quartier général, Brockville.)

Cinq compagnies, dont quatre ont été autorisées à faire l'exercice. Il n'y a pas deux compagnies dans une seule localité : Compagnie No. 1 au quartier-général ; No. 2, Gananoque ; No. 3, Frankville ; No. 4, Merrickville ; No. 5, Carleton Place.

A l'exception de la compagnie No. 6, qui est maintenant licenciée, le bataillon s'est toujours maintenu d'une manière efficace. Il serait très désirable que la formation d'une autre compagnie fut autorisée, afin de donner au bataillon six compagnies, ce qui le mettrait au complet.

Pour l'exercice, voir le rapport d'inspection. Ces compagnies ont fait l'exercice passablement bien. Toutes ont exécuté le tir à la cible.

*Présents à l'inspection.*

Officiers.....	9
Sous-officiers et soldats.....	165
Une bonne musique.....	15

Total..... 174

43ème bataillon d'infanterie.—Lieut.-col. J. D. Buell.

(Quartier général, Brockville.)

Sept compagnies. Aucune localité n'en compte deux. Compagnie No. 1, Almonte ; No. 2, Brockville ; No. 3, Perth ; No. 4, Kinburn ; No. 5, Lansdowne ; No. 6, Smiths Falls ; No. 7, Pembroke.

Six compagnies ont été autorisées à faire l'exercice. Le bataillon s'est toujours maintenu d'une manière efficace. Pour l'exercice, voir le rapport d'inspection. Compagnies Nos. 1 et 2, passable ; No. 4, bien ; Nos. 5 et 7, très-bien. Les deux dernières sont particulièrement bien organisées et disciplinées.

*Présents à l'inspection.*

Officiers.....	10
Sous-officiers et soldats.....	260
Bonne musique.....	20

Total..... 270

56ème bataillon " Grenville " (*Les carabiniers de Lisgar*).—Lieut.-col. H. D. Jessup  
(Quartier général Prescott.)

Sept compagnies. Nos. 1 et 2 au quartier général ; No. 3, Burritts Rapids ; No. 4, Kemptville ; No. 5, Ottawa ; No. 6, North Augusta ; No. 7, Spencerville. Toutes les compagnies ont été autorisées à faire l'exercice.

Sauf une ou deux compagnies qui sont maintenant réorganisées, le bataillon s'est toujours maintenu d'une manière efficace. Pour l'exercice, voir le rapport d'inspection—Compagnie No. 1, bonne tenue ; exercice passable ; compagnie No. 2 (à l'exception de deux ou trois hommes qui ont été renvoyés du service), bonne tenue, exercice passable ; compagnies Nos. 3, 6 et 7, bon exercice ; compagnie No. 5, très-bonne tenue. Maniement des armes et mouvements de compagnie bien exécutés. Tir à la carabine et feu de tirailleurs, médiocre.

*Présents à l'inspection.*

Officiers .....	14
Sous-officiers et soldats.....	256
Pas de musique.	

Total..... 270

59ème bataillon d'infanterie " Stormont et Glengarry."—Lieut.-col. D. Bergin.

(Quartier général, Cornwall.)

Sept compagnies dont six ont été autorisées à faire l'exercice. Compagnies Nos. 1, 2 et 3 au quartier-général ; No. 4, Lancaster ; No. 5, Farran's Point ; No. 6, Lunenburg ; No. 7, Athol.

Ce bataillon s'est maintenu d'une manière efficace pendant un certain nombre d'années. Pour l'exercice, voir le rapport d'inspection. Compagnies No. 1, 2 et 3, passable (quelques hommes ont été refusés, n'ayant pas l'âge et la taille voulus) ; compagnie No. 4, bien ; compagnies Nos. 5 et 6, très-bien. Ces deux dernières ne laissaient rien à désirer lors de la revue sous le rapport de la tenue et de l'exercice.

*Présents à l'inspection.*

Officiers .....	14
Sous-officiers et soldats.....	256
Musique.....	9

Total..... 270

COMPAGNIES INDÉPENDANTES.

Compagnie d'infanterie de Goulburn—Capt. Wm. Garvin \*  
do do Metcalfe—Capt. Ira Morgan  
do do Vernon—Capt. Robert McGregor.

*Compagnie d'infanterie de Metcalfe.*—Capt. Ira Morgan.

Cette compagnie laissait à désirer depuis quelques années, mais elle semble maintenant ré-organisée d'une manière plus satisfaisante. Beaucoup des munitions manquent (voir le rapport spécial). Pour l'exercice, voir le rapport d'inspection. Tenue et physique, passables. La compagnie, commandée par le sergent-major Keating, des gardes à pied du Gouverneur-Général, a montré qu'elle était assez bien disciplinée.

*Présents à l'inspection.*

Officiers .....	3
Sous-officiers et soldats.....	42

Total..... 45

*Compagnie d'infanterie de Vernon.—Capt. Robert McGregor.*

Cette compagnie s'est toujours bien maintenue. Pour l'exercice, voir le rapport d'inspection. Le physique des miliciens est au-dessus de la moyenne; les hommes sont très propres et exécutent bien les mouvements; avec quelques jours d'exercice cette compagnie deviendrait très efficace

*Présents à l'inspection.*

Officiers.....	3
Sous-officiers et soldats.....	42
	45
Total.....	45

*Compagnie d'infanterie de Goulburn.—Capt. Wm. Garvin.*

Cette compagnie n'a pas été autorisée à faire l'exercice, mais on peut toujours compter sur elle au besoin.

## OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Le mode d'exercice que l'on a adopté cette année n'a pas donné satisfaction. La faible solde qui est accordée n'incite nullement les hommes à s'intéresser à la bonne organisation de l'effectif, et la difficulté de faire faire l'exercice (plus spécialement par les compagnies rurales), à moins que ce soit pendant un certain nombre de jours consécutifs, est trop grande pour qu'aucun officier ne désire la continuation du système actuel.

Ceux qui ont cru qu'il serait avantageux de faire faire l'exercice à des époques convenables, suivant l'autorisation qui a été donnée cette année, sont maintenant pleinement convaincus que le système des exercices pendant un certain nombre de jours consécutifs au quartier-général ou dans un camp de brigade est le plus satisfaisant; le camp de brigade est cependant préféré en général.

Les nouveaux uniformes sont préférables à ceux de l'ancien patron, mais j'ai remarqué que la veste en général faisait un pli au-dessus du ceinturon. La couleur et la qualité des pantalons sont mauvaises. La tunique en drap de l'ancien patron est généralement préférée.

Je crois qu'il serait préférable de donner une plus grande quantité de cartouches à balle pour la pratique, afin de permettre aux compagnies de faire le tir à la cible en d'autres temps qu'à l'exercice annuel, vu qu'elles ont très peu de temps à leur disposition pour acquérir cette importante partie de l'instruction militaire.

On a semblé porter un vif intérêt durant l'année écoulée au tir à la carabine, en particulier à Ottawa, Brockville, Almonte et Pembroke; mais le prix élevé des munitions empêche plusieurs personnes qui seraient de bons tireurs de prendre part à cette pratique.

Je suis encore d'opinion qu'une petite gratification sous forme de prix, qui seraient offerts au concours au quartier-général de la compagnie, en vertu des règlements voulus, serait très-désirable et aurait pour effet de stimuler l'effectif à acquérir une connaissance parfaite du tir à la carabine.

Le major de brigade a fait l'inspection ordinaire des munitions, et m'a donné son concours d'une manière générale. Le payeur du district a fait preuve de diligence dans ses paiements et dans sa revue des batteries de campagne qui étaient au camp

Le tout respectueusement soumis.

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

W. H. JACKSON, lieutenant-col.  
Sous-adjutant général, district militaire No. 4.

L'adjutant général de la milice,  
Ottawa.



## DISTRICT MILITAIRE No. 5.

## QUARTIER GÉNÉRAL.

MONTRÉAL, 1er décembre 1876.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour le communiquer au major-général commandant, le rapport annuel du district militaire No. 5, dont j'ai le commandement.

Le nombre des officiers et des soldats autorisés à faire l'exercice annuel pour 1876-77 étant inférieur à l'effectif nominal des corps dans le district, on a d'abord fait un choix des corps qui ne désiraient pas faire l'exercice, et on a exempté de l'exercice, en second lieu, une compagnie de cavalerie et un corps d'infanterie de chacun des régiments ou bataillons, qui ne pouvaient faire l'exercice de bataillons. Les corps suivants n'ont pas fait l'exercice :

Les compagnies de cavalerie de Cookshire, Sherbrooke, Compton et Sutton, la brigade d'artillerie de place de Montréal (6 batteries), la batterie d'artillerie de place de St. Jean, la compagnie du génie No. 2, Montréal, le 51ème bataillon (8 compagnies), trois compagnies des 11ème et 54ème bataillons, une compagnie des 21ème, 52ème, 53ème, 58ème et 79ème bataillons, et la compagnie indépendante d'Eardley.

On crut que cette réduction de cinq compagnies de cavalerie, de sept batteries de l'artillerie de place, d'une compagnie du génie et de vingt compagnies d'infanterie—en estimant les corps qui restent à l'effectif moyen des mêmes corps présents à l'exercice annuel de 1875-76—aurait porté l'effectif au contingent désigné pour le district : 3,450. Mais les corps du district se sont rendus à l'exercice en plus grand nombre cette année que l'on s'y attendait, et il y avait 200 hommes de plus que le contingent voulu. Le nombre des chevaux a été beaucoup diminué ; des neuf compagnies de cavalerie, quatre seulement ont fait l'exercice, soit une différence au moins de 175 chevaux, laquelle sera plus que suffisante pour compenser la solde des hommes en sus du contingent voulu.

## CAVALERIE.

Les compagnies de Montréal, St. André et Huntingdon ont fait l'exercice à leur quartier-général. La compagnie de Missisquoi a obtenu la permission de faire l'exercice au camp avec le 60ième bataillon, à St. Armand. Toutes ces compagnies étaient au complet et ont passé un examen satisfaisant ; les chevaux étaient bien dressés pour le service de cavalerie.

## BATTERIES DE CAMPAGNE.

La batterie de campagne de Montréal, commandée par le lieutenant-col. Stevenson, a fait l'exercice annuel de douze jours au camp, Montréal-Ouest, depuis le 13 jusqu'au 25 septembre. La batterie a été inspectée par le lieutenant-col. Strange, inspecteur de l'artillerie et par le lieutenant-colonel Fletcher, sous-adjutant général. Le tir des canons a eu lieu à Laprairie, sous la direction du lieutenant-colonel Strange, d'une manière satisfaisante.

La batterie de campagne de Shefford, commandée par le major Amyrauld, a établi un camp à Granby depuis le 1er jusqu'au 12 septembre. La batterie a été inspectée par le lieutenant-colonel Strange, le 11 septembre ; il assista au tir du canon ce jour là et il se déclara satisfait du résultat. Le sous-adjutant général inspecta le camp le 12 au matin avant la levée des tentes.

Ces deux compagnies étaient nombreuses—la batterie de Shefford était au complet ; elles sont composées de beaux hommes fort intelligents. Les chevaux étaient bien dressés. Les canons et l'équipement étaient en bon ordre. Les manœuvres des deux batteries à l'inspection ont démontré leur bonne organisation.

L'artillerie de place n'a pas fait d'exercice.

## GÉNIE.

La compagnie du génie No. 1 de Montréal, a fait ses exercices au quartier général et a été passée en revue avec la brigade, à l'occasion de l'anniversaire de la naissance de Sa Majesté, le 24 mai, puis inspectée par le major général, le 1er novembre. La compagnie connaît bien l'exercice d'infanterie.

## CARABINIERS ET INFANTERIE.

Le 1er bataillon des carabiniers " Prince de Galles ", le 3ème bataillon des carabiniers " Victoria Volunteer," le 5ème bataillon " Royal Fusiliers " et le 6ème bataillon " Fusiliers," de Montréal, ont fait l'exercice annuel par bataillons, et les exercices mensuels avec régularité depuis le 1er mai jusqu'au 1er décembre. Les exercices de ces corps dépassent de beaucoup le nombre de jours pour lesquels ils pourraient recevoir la solde. La manière habile avec laquelle ils ont exécuté les mouvements de brigade et de bataillon à l'inspection de la brigade par le major général commandant, le 1er novembre, et à l'inspection par le sous-adjutant général, a démontré que les différents corps avaient bien employé le temps consacré à leurs exercices hebdomadaires.

Une parade de brigade eut lieu le jour de l'anniversaire de la naissance de Sa Majesté, le 24 mai. La brigade, composée de 870 miliciens de tous grades, fit des exercices sur le Champ de Mars, puis se rendit au champ de Fletcher, se forma en ligne et tira un feu de joie, défila au pas, puis exécuta un certain nombre de manœuvres de campagne, le combat en tirailleurs, le tir à la carabine, d'une manière très réussie. La batterie de campagne de Montréal commandée par le lieutenant-colonel Stevenson tira un salut du plateau de la montagne et un détachement de l'artillerie de place tira un salut de l'île Ste. Hélène.

Une seconde parade de brigade eut lieu plus tard, le 1er novembre, sur le Champ de Mars; la compagnie de cavalerie, la compagnie du génie No. 1, le 1er et le 3ème bataillon des carabiniers, les 5ème et 6ème bataillons des Fusiliers furent passés en revue en cette circonstance, au nombre de 1,082 officiers et soldats, par le major général. Après l'inspection les corps défilèrent en colonne, par quarts de sections, puis au pas de course en colonne par pelotons; ils se déployèrent ensuite en colonne. Le peu d'étendue du champ de manœuvre et la présence d'une foule immense empêchèrent toute autre évolution. Le général déclara qu'il était très satisfait de la tenue des officiers et soldats et de la manière efficace avec laquelle ils avaient exécuté leurs mouvements. Les carabiniers et les Fusiliers portaient les nouvelles casquettes achetées par le corps; le 1er bataillon des carabiniers Prince de Galles portait un schako très propre en drap; le 3ème bataillon des carabiniers Victoria, un colbach; les 5ème et 6ème Fusiliers, des casquettes en peau d'ours, semblables à ceux que portent les Fusiliers de ligne.

L'absence d'une salle militaire se fait beaucoup sentir à Montréal. Les régiments des Fusiliers ont fait leurs exercices dans l'hôtel de ville et les régiments des carabiniers dans le rond à patiner Victoria, loué dans ce but par les officiers: pas n'est besoin d'ajouter qu'ils ne devraient pas être obligés d'encourir cette dépense. Le maintien d'une bonne brigade—d'un effectif nominal de 2,050—comme celle que Montréal possède, mérite certainement plus d'encouragement que lui en ont donné les autorités municipales. La somme de douze mille piastres que la Corporation doit au département de la milice pour l'ancienne bâtisse faciliterait beaucoup la construction d'un édifice convenable pour les exercices. Si la cité consentait à donner l'emplacement, la somme ci-haut mentionnée, jointe à un montant égal accordé par le gouvernement, suffirait pour assurer la construction de l'édifice en question. On devrait faire un vigoureux effort durant l'année pour obtenir ce résultat.

*Corps ruraux.*

Le seul bataillon qui a fait l'exercice au camp est le 60ème d'infanterie de Missisquoi, commandé par le lieutenant-colonel Rowe. Ce bataillon, joint à la compagnie de cavalerie de Missisquoi, commandée par le capt. Bush, a demandé la permission de

faire l'exercice annuel au camp, offrant de fournir ses rations et son fourrage, si le département consentait à donner les tentes et les couvertes. Le département a accédé volontiers à cette demande. Le camp s'est formé à St. Armand, le 28 août, et a été inspecté par le sous-adjutant général, le 1er septembre. Le camp a été dressé sur un champ magnifique, et il y avait de la bonne eau—à un mille environ de la station du chemin de fer. Le bataillon et la compagnie ont exécuté les manœuvres de campagne, le combat en tirailleurs et le tir à la carabine, avec beaucoup de succès.

La compagnie de cavalerie de St. André et la compagnie de cavalerie de Huntingdon ont fait l'exercice au quartier général de compagnie.

Le 11ème bataillon "Argenteuil Rangers", le 21ème bataillon "Infanterie légère de Richelieu", le 50ème bataillon, "Huntingdon Borderers", le 52ème bataillon de l'infanterie de Brome, le 53ème bataillon de l'infanterie de Sherbrooke ; le 54ème bataillon de l'infanterie de Richmond ; le 58ème bataillon de l'infanterie de Compton ; le 79ème bataillon "Shefford Highlanders", la compagnie indépendante de Drummondville, la compagnie indépendante de Wakefield et la compagnie indépendante d'Aylwin, ont fait l'exercice par compagnies au quartier général de compagnie, durant les mois de septembre et octobre, et ont été inspectés par le sous-adjutant général et les majors de brigade. Sauf deux ou trois exceptions, les compagnies étaient au complet et se composaient d'hommes bien constitués et très propres au service. Les uniformes d'un certain nombre des corps étaient usés, et dans la plupart on constate l'absence de bonnets de police, ce qui nuit beaucoup à l'apparence des soldats à la parade. Les armes et les fourniments sont en bon état, mais il y a plusieurs carabines dans chaque bataillon qui ont besoin de réparations : il serait bon de prendre des mesures pour faire expédier ces carabines à Montréal cet hiver, afin de les faire réparer par un armurier habile, à temps pour qu'on puisse s'en servir au printemps.

L'exercice des compagnies à leur quartier général est moins dispendieux que celui des bataillons au camp, mais les officiers, les sous-officiers et les soldats ne peuvent pas acquérir une connaissance aussi parfaite de leurs fonctions que s'ils étaient appelés à faire le service. L'exercice au camp est populaire dans tout le district.

#### TIR À LA CIBLE.

Tous les corps qui ont des cibles et des champs de tir ont fait le tir à la cible, mais quelques-unes des compagnies n'ont ni cibles ni champs de tir au quartier général de compagnie. Les états statistiques que l'on a reçus indiquent le chiffre de mérite de chaque corps.

#### ASSOCIATIONS DE CARABINIERS.

Il y a neuf associations de carabiniers dans le district, qui toutes fonctionnent bien. Ces associations, mentionnées dans le rapport de l'année dernière, ont rendu des services réels en démontrant aux officiers et aux soldats la valeur de l'excellente carabine qui leur est confiée. Le succès des compétiteurs du district, aux concours provinciaux à la Pointe St. Charles, et aux concours fédéraux à Ottawa, cette année, indique qu'on a bien su tirer parti de la pratique aux concours de district. Des sept représentants de la province de Québec aux concours de Wimbledon, six appartenaient à ce district.

#### ETAT DU DISTRICT.

Le sentiment public est très favorable à la milice active dans tout le district. On a reçu dernièrement plusieurs offres de former des nouvelles compagnies. Chaque compagnie pourrait au besoin être au complet. Les marques de loyauté et de bonnes dispositions ne manquent pas. A la première alarme on trouvera chacun à son poste.

Les officiers du 53ème bataillon de Sherbrooke, commandé par le lieutenant-colonel Ibbotson, ont, de concert avec plusieurs amis de l'effectif, formé une école militaire à Sherbrooke, dans le but d'acquérir une connaissance pratique du service militaire. L'école se réunit toutes les semaines dans le but de faire la pratique dans la salle militaire. Le 53ème mérite des félicitations et de l'encouragement pour l'intérêt qu'il porte à l'art militaire.

Je désire vous signaler et reconnaître hautement le concours cordial que m'ont donné dans le district les lieutenants-colonel Bacon et Aylmer, majors de brigade, et le major Amyrauld, payeur du district. Je désire aussi remercier le major Pope, commissaire garde-magasin pour la province, pour la diligence qu'il a déployée pour nous fournir l'équipement du camp et les munitions.

## EFFECTIF des corps à l'exercice annuel pour 1876-77.

Corps.	Officiers	Sous-officiers et soldats.	Chevaux.
Compagnie de cavalerie de Montréal .....	3	31	34
do do St. André .....	2	33	35
do do Huntingdon .....	2	33	35
do do Missisquoi .....	2	33	35
Batterie de campagne de Montréal .....	3	52	28
do do Sheff rd. ....	6	75	28
Compagnie No. 1. du génie, Montréal .....	2	39	
1er bataillon, Carabiniers du Prince de Galles, Montréal .....	19	242	
3e do do "Victoria." do .....	18	252	
5e do do "Royal Fusiliers " do .....	25	252	
6e do do "Montreal Fusiliers " .....	17	250	
11e do do "Argenteuil Rangers" .....	14	203	
21e do do Infanterie légère "Richelieu " .....	6	119	
50e do do "Huntingdon Borderers " .....	19	328	
52e do do Infanterie légère "Brome" .....	15	210	
53e do do Infanterie "Sherbrooke " .....	11	207	
54e do do "Richmond " .....	4	74	
58e do do "Compton " .....	23	368	
60e do do "Missisquoi " .....	19	216	
79e do do "Shefford Highlanders" .....	17	281	
Compagnie indépendante de Drummondville .....	2	42	
do do Wakefield .....	2	42	
do do Aylwin .....	2	35	
Total .....	233	3,417	195

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

JOHN FLETCHER, lieutenant-colonel.  
Sous-adjutant général, district militaire No. 5.

L'adjutant général de milice,  
Quartier général, Ottawa.

## DISTRICT MILITAIRE No. 6

## BRIGADE DE MILICE

MONTRÉAL, 4 décembre 1876.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de faire rapport, conformément à vos instructions, pour l'information du major général commandant, que, suivant les termes des ordres généraux (10), en date du 18 mai dernier, j'ai choisi au sort, le 21 juin dernier, en présence d'un officier supérieur de la milice active, les corps suivants pour l'exercice annuel de 1876-77 :—

	Officiers et soldats.
64ème bataillon (lieut.-col. Prudhomme).....	270
65ème bataillon (lieut.-col. Labranche).....	270
80ème bataillon (major de Foy).....	270
Bataillon provisoire des Trois-Rivières (major Lambert).....	215
Bataillon provisoire de Joliette (lieut.-col. Sheppherd).....	215
Bataillon provisoire de St. Hyacinthe (major Doherty).....	170
Compagnie indépendante d'Arthabaska.....	45
Compagnie indépendante de Wotton.....	45
Total.....	1,500

Le 8 juillet dernier, les différentes compagnies du 64ème bataillon, lieut.-col. Prudhomme, ont terminé leurs exercices de huit jours, et elles ont été inspectées en conséquence dans l'ordre suivant :

La compagnie No. 3 a été inspectée la première, le 8 juillet.

Présents à la parade : 1 officier et 42 soldats. Après le maniement des armes et le tir à la carabine, la compagnie a fait quelques conversions et un peu d'exercice de compagnie d'une manière fort réussie. Les hommes avaient une tenue fort militaire. Les armes et les fourniments étaient en bon ordre.

La compagnie No. 4 a été inspectée le même jour.

Présents à l'inspection—2 officiers et 42 soldats.

Exercices : maniement des armes, tir à la carabine, mouvement par quatre de front, conversions et quelques évolutions de tirailleurs. Ces exercices ont été bien faits, si l'on tient compte du peu de temps qu'on a pu leur consacrer.

Les armes et les fourniments sont en bon ordre.

La compagnie No. 5 a été inspectée le 9 juillet.

Présents à l'inspection—2 officiers et 42 soldats.

Maniement des armes et tir à la carabine, conversions et exercice de compagnie en mouvement.

Armes et fourniments en bon ordre.

La compagnie No. 6 a été inspectée le 10 juillet.

Présents à l'inspection—2 officiers et 42 soldats.

Exercices : maniement des armes et tir à la carabine, conversions et exercice de compagnie en mouvement.

Armes et fourniments en bon ordre.

La compagnie No. 1 a été inspectée le 11 juillet.

Présents à l'inspection—2 officiers et 42 soldats.

Epreuve et inspection de la compagnie et des armes ; maniement des armes, tir à la carabine, puis formation de la compagnie par quatre de front, conversions, etc., etc.

Armes et fourniments en bon ordre.

Compagnie No. 2 inspectée le même jour.

Présents à l'inspection—2 officiers et 42 soldats.

Epreuve et inspection de la compagnie et des armes, maniement des armes, tir à la carabine, formation de la compagnie par quatre de front, puis conversions.

Armes et fourniments en bon ordre.

*80e bataillon—Major de Foy.*

Compagnie No. 1 de ce bataillon inspectée le 13 juillet.

Présents à l'inspection—2 officiers et 40 soldats.

Tous les membres de la compagnie sont de bons hommes et propres au service ; les armes propres ; les uniformes et les fourniments en assez bon état ; l'exercice de compagnie assez bien exécuté.

Compagnie No. 2 inspectée le même jour.

Présents à l'inspection—1 capitaine, 1 adjudant, et 42 soldats.

Cette compagnie est bonne ; composée de bons hommes. Exercice de compagnie assez bien exécuté ; armes propres ; uniformes et fourniments en assez bon état.

Compagnie No. 3 inspectée le 14 juillet.

Présents à l'inspection—2 officiers et 40 soldats.

Armes propres et en bon état ; fourniments et uniformes en bon état ; exercice de compagnie assez bien exécuté.

Compagnie No. 4 inspectée le même jour.

Présents à l'inspection—2 officiers et 40 soldats.

Compagnie bonne ; composée d'hommes forts. Exercice de compagnie assez bien exécuté ; armes en bon état ; uniformes et fourniments en assez bon état.

Compagnie No. 5 inspectée le 15 novembre.

Présents à l'inspection—1 officier et 40 soldats.

Bonne compagnie composée de jeunes gens actifs. Exercice assez bon ; armes en bon état ; uniformes neufs ; fourniments en bon état.

Compagnie No. 6 inspectée le même jour.

Présents à l'inspection—2 officiers et 37 soldats.

Bonne compagnie aussi. Armes, uniformes et fourniments en bon état ; exercice de compagnie assez bien exécuté.

*Bataillon provisoire des Trois-Rivières.*

Etat-major—1 major commandant ; un payeur ; 1 adjudant ; 1 quartier-maître ; 1 chirurgien. Total 5.

Le 18 juillet j'inspectai la compagnie No. 3, Berthier (en haut.)

Présent à l'inspection—2 officiers et 42 soldats.

Bonne compagnie. Armes, uniformes et fourniments en assez bon état. Après le salut général, la compagnie exécuta l'exercice à la carabine et au tir. Exercice de compagnie assez bien exécuté.

Le 19 juillet j'inspectai la compagnie No. 2 à la Rivière-du-Loup (en haut.)

Présents à l'inspection—2 officiers et 42 soldats.

Bonne compagnie composée d'hommes forts et robustes. Armes, uniformes et fourniments en bon état. Exercice de compagnie assez bien exécuté.

Le 20 juillet je me rendis à Rawdon et j'inspectai la compagnie No. 5.

Présents à l'inspection—2 officiers et 41 soldats.

Très-bonne compagnie composée en totalité d'Irlandais ; hommes forts et robustes. Armes, uniformes et fourniments en bon état ; exercice de compagnie bien exécuté.

Le 24 juillet j'inspectai la compagnie No. 1 à Berthier (en haut.)

Bonne compagnie composée en plus grande partie d'homme forts et robustes. Armes, uniformes et fourniments en assez bon état. Exercices de compagnie et de tirailleurs assez bien exécutés.

Présents à l'inspection—2 officiers et 40 soldats

Le même jour j'inspectai la compagnie No. 4.

Présents à l'inspection—2 officiers et 42 soldats.

Bonne compagnie ; hommes forts. Armes, uniformes et fourniments en assez bon état ; manœuvres de compagnie bien exécutées.

*Bataillon provisoire, Joliette.*

Etat-major — 1 lieutenant-col. ; 1 chirurgien ; 1 payeur ; 1 quartier-maître. Total 4.

Le 20 juillet j'inspectai la compagnie No. 1 à Joliette.

Présents à l'inspection—2 officiers et 42 soldats.

Bonne compagnie; connaissant bien l'exercice de compagnie; armes, uniformes et fourniments en bon état; exercices en tirailleurs bien exécutés.

Le même jour je me rendis à Rawdon et inspectai la compagnie No. 5

Présents à l'inspection—2 officiers et 42 soldats.

Bonne compagnie composée en totalité d'Irlandais. Connaissant bien l'exercice de compagnie. Armes, uniformes et fourniments en assez bon état.

Le 21 juillet je me rendis à St. Jacques de l'Achigan et y inspectai la compagnie No. 2.

Présents à l'inspection—2 officiers et 42 soldats.

Bonne compagnie. Armes, uniformes et fourniments en bon état; exercice de compagnie bien exécuté.

Le même jour j'inspectai la compagnie No. 3 de Ste Mélanie D'Aillebout.

Présents à l'inspection—2 officiers et 39 soldats.

Ceux-ci sont de bons et robustes jeunes gens, mais ils semblent ne pas comprendre suffisamment le commandement. Il est vrai que ce sont tous des franco-canadiens et qu'ils ne peuvent parler l'anglais. Quelques manœuvres de compagnie ont été assez bien exécutées. Armes, uniformes et fourniments en bon état.

Le 30 août j'inspectai la compagnie No. 4 de Ste. Elizabeth.

Présents à l'inspection—2 officiers et 42 soldats.

Bonne compagnie; hommes forts et robustes. Exercices de compagnie assez bien exécutés, au moins quelques-unes des manœuvres.

Armes, uniformes et fourniments en assez bon état.

#### *Bataillon provisoire de St. Hyacinthe.*

Le 3 novembre, j'inspectai la compagnie No. 2 à St. Pie.

Présents à l'inspection—2 officiers et 37 soldats.

Bonne compagnie; hommes forts et actifs. Armes, fourniments et uniformes en bon état. Exercices à la carabine et au tir, ainsi que quelques évolutions de compagnies assez bien exécutées.

Le 4 novembre je me rendis à St. Simon où j'inspectai la compagnie No. 3.

Présents à l'inspection—20 officiers et 37 soldats.

Autre bonne compagnie. Armes en bon état; uniformes et fourniments en assez bon état.

Exercice à la carabine et au tir; formation par quatre; conversions et quelques autres manœuvres de compagnie exécutées d'une manière satisfaisante.

Je regrette d'avoir à constater que la compagnie No. 4 de Sorel, n'a pas fait l'exercice cette année. Le capitaine a passé l'été malade; il pensa même donner sa démission, mais après considération il crut qu'il pourrait faire faire l'exercice de sa compagnie cet automne. Cependant le premier décembre est arrivé, et je regrette que la chose ne soit pas encore faite.

Pendant le mois d'août la compagnie No. 1 (de St. Hyacinthe) a fait ses huit jours d'exercice, mais avant que j'aie pu l'inspecter, le grand feu du 3 septembre consuma la résidence du capitaine, avec les dépendances. Les armes, les uniformes et les fourniments y étaient emmagasinés, et furent en partie brûlés, perdus ou volés.

Suivant le rôle signé par le capitaine, le payeur du bataillon et le major commandant le bataillon, deux officiers et quarante deux hommes ont fait l'exercice annuel.

En conformité d'un ordre spécial du major-général commandant, je suis allé inspecter cette compagnie le 29 novembre au soir.

Présents à l'inspection—2 officiers et 28 soldats.

Ces hommes n'avaient ni armes, ni uniformes, ni fourniments. A l'exception de quelques carabines tout avait brûlé comme je l'ai dit plus haut. Je vous adresserai dans quelques jours un rapport spécial à ce sujet.

Le capitaine me dit qu'il n'avait pu trouver une salle pour l'ins-

pection. En conséquence l'inspection dut avoir lieu en plein air dans une cour éclairée çà et là de quelques feux.

Il faisait un froid très-intense, et les hommes étaient à moitié vêtus et grelottants. Ils n'avaient pas d'armes et l'espace était trop restreint pour permettre aucune évolution.

Je comptai 2 officiers et 28 hommes.

Le capitaine me dit que ses autres soldats étaient absents, quelques-uns à travailler aux Etats-Unis, d'autres chez des cultivateurs dans la campagne. Après avoir adressé quelques mots à la compagnie je fis rompre les rangs ; on me répondit par trois chaleureux vivats pour la reine.

Cela faisait pitié de voir ce rassemblement de beaux jeunes gens totalement ruinés, les uns ayant perdu leurs maisons, leur logis et leurs vêtements, et d'autres, tout ce qu'ils possédaient au monde.

La compagnie indépendante de Wotton, capitaine Richard, n'était pas prête à faire les exercices. La compagnie indépendante de St. Jean Baptiste, capitaine Simpson, devait faire les exercices à sa place. Tout était prêt lorsque des mauvaises affaires firent prendre au capitaine Simpson le chemin des Etats-Unis. Il était alors trop tard pour trouver une nouvelle compagnie pour remplacer la première.

#### *67e Bataillon ou les Carabiniers du Mont-Royal.*

Ce magnifique corps a été inspecté le 15 novembre.

#### *Présents à l'inspection.*

Etat-major .....	3
Officiers de compagnies .....	9
Sous-officiers et soldats.....	249

Ce corps est réellement excellent, et est destiné sous l'habile commandement du lieutenant-col. N. Labranche, à ne le céder à aucun autre de l'effectif.

Les armes, les uniformes et les fourniments sont en bon état. Ce corps n'a pas de bonnet de police ni de coiffure réglementaire d'aucune sorte ; ceux que portaient les hommes lors de l'inspection avaient été empruntés pour l'occasion.

J'apprends avec plaisir que le gouvernement va leur fournir des bonnets de police de Kilmarnock.

A l'inspection plusieurs évolutions de bataillon ont été exécutées avec succès.

#### *Associations de Carabiniers.*

Il n'existe encore qu'une seule association de carabiniers dans ce district ; mais j'ai raison de croire qu'il s'en formera deux nouvelles l'année prochaine.

Un concours à la carabine eut lieu à Joliette, dans le district militaire No. 6, le 20 et le 21 septembre dernier. Je vous en envoie le rapport.

Je regrette que le gouvernement n'ait pas accepté les offres que diverses personnes du district ont faites d'organiser des compagnies de cavalerie et des batteries d'artillerie ; le contingent d'hommes de ce district n'est pourtant pas encore au complet.

Les éventualités pouvant résulter des questions compliquées qui agitent en ce moment le monde civilisé font presque regretter que la moitié des habitants du Canada ne possèdent au moins quelque peu d'instruction militaire.

Notre situation est presque exceptionnelle. Ayant une immense étendue de territoire à protéger et défendre, une grande et puissante nation pour voisine, éloignés comme nous le sommes de la mère-patrie, il pourrait se présenter des circonstances qui feraient regretter à notre pays son apparente indifférence.

Le major-général commandant, dans son remarquable rapport du 1er janvier 1876 à l'honorable ministre de la milice et de la défense, dit avec raison à la page x : " L'influence morale d'un peuple qui n'est pas appuyée sur la force physique, a bien peu d'importance dans la politique et les conseils des nations ; mais si elle a derrière elle la force matérielle pour la soutenir, la raison morale tire de cette puissance une valeur que ne donne que la force, et peut alors espérer d'amener à une solution pacifique des questions qui autrement pourraient avoir un dénouement bien contraire."



Depuis mon dernier rapport annuel l'état-major de brigade a été réduit dans ce district.

L'administration s'est dispensée des services du major de brigade le lieutenant-colonel Hanson et du lieutenant-colonel Lefebvre de Bellefeuille. Je ne puis terminer ce rapport sans remercier ces deux officiers pour la manière dont ils m'ont toujours aidé dans l'accomplissement des ordres reçus d'un quartier-général, et pour le zèle et le dévouement qu'ils étaient toujours prêts à mettre au service de la milice.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. C. DELOTBINIÈRE-HARWOOD, lieutenant-col.

Sous-adjutant général, district militaire No. 6.

A l'adjutant général de milice,  
Ottawa.

### DISTRICT MILITAIRE No. 7.

QUARTIERS-GÉNÉRAUX, QUÉBEC,

16 décembre 1876.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information du major général commandant, conformément à l'ordre général du 18 mai 1876, mon rapport annuel sur l'état de la milice dans mon district, pour l'année 1876-77. Il contiendra une liste des corps qui ont fait l'exercice annuel.

Le chiffre total de l'effectif autorisé cette année à faire l'exercice annuel moyennant rémunération, est de 2,300 officiers, sous-officiers et soldats.

Le chiffre total de ceux qui ont fait l'exercice est de 2,120 de tous rangs.

Parmi les corps désignés par le sort comme devant faire l'exercice, deux ont manqué de se conformer à l'ordre général du 30 avril 1875 ; ce sont la compagnie No. 2 de la cavalerie de Québec et la compagnie No. 6 du 17<sup>e</sup> bataillon.

La milice active du district ayant fait l'exercice, se compose des corps suivants :

Batterie de campagne de Québec.			
Batterie de Gaspé, artillerie de place.			
8 <sup>e</sup> bataillon de carabiniers, 5 compagnies.			
9 <sup>e</sup>	do		do
17 <sup>e</sup> bataillon infanterie, 3 compagnies.			
23 <sup>e</sup>	do	3	do
55 <sup>e</sup>	do	4	do
61 <sup>e</sup>	do	3	do
70 <sup>e</sup>	do	5	do
Bataillon de Portneuf, infanterie, 2 compagnies.			
do	Dorchester	do	3 do
do	Comté de Québec	do	2 do
do	Kamouraska	do	3 do
do	Témiscouata	do	3 do
do	Rimouski	do	2 do
do	Charlevoix	do	3 do
Cie. indépendante de St. Raymond.			

#### Artillerie.

La batterie de campagne de Québec, sous le commandement du lieutenant-colonel Lamontagne, pendant l'absence du major Baby, a fait l'exercice pendant 12 jours dans un camp à Lévis. Ce corps a été passé en revue par moi et inspecté par le lieutenant-colonel Strange, inspecteur d'artillerie.

La batterie de Gaspé, artillerie de place, sous le commandement du major Slous, a fait huit jours d'exercice, et a été inspectée par le lieutenant-colonel Lamontagne, major de

brigade, accompagné du capitaine Duchesnay de la batterie B. de l'école d'artillerie. D'après le rapport qui m'en a été fait, ce corps est très efficace.

#### *Infanterie.*

Les corps d'infanterie de la campagne ont fait l'exercice annuel à leur quartier général de compagnie respectif. Bien que le temps d'exercice autorisé ait été bien court, et vu que deux jours avaient été consacrés à l'exercice de la carabine, les résultats obtenus, contrairement à mon attente, ont été très satisfaisants.

Le 8e bataillon de carabiniers a fait l'exercice au quartier-général et été inspecté par le major général commandant, qui se déclara très-satisfait de la tenue et de la propreté de ce corps, ainsi que de l'excellente manière dont tous les mouvements ont été exécutés.

Le 9e bataillon de carabiniers a fait l'exercice au quartier-général et a été inspecté par moi-même. J'ai trouvé que tous les officiers, sous-officiers et soldats comprennent parfaitement ce qu'ils ont à faire. L'apparence du bataillon et son habileté à l'exercice sont dignes d'éloges. Ce bataillon possède une excellente musique de cuivre.

Le 8e bataillon a un bon corps de fifres et de tambours.

#### *Associations de carabiniers.*

Il y a neuf associations de carabiniers dans le district ; tous fonctionnent bien. Ce sont les suivants :—

L'association de carabiniers Stadacona de Québec.....	\$682 00
do du 8e bataillon.....	126 00
do du 17e bataillon.....	75 00
do du 57e bataillon .....	297 00
do du 70e bataillon.....	88 00
do du comté de Québec.....	185 00
do do de Montmagny.....	50 00
do do de Témiscouata.....	225 00
do do de Rimouski.....	95 00

La somme des dépenses occasionnées par ces associations pour l'année 1876-77 est de \$1,823, dans le district.

#### *Ecoles Militaires.*

La difficulté de remplir les vacances qui de temps à autres se font dans les différents corps de la milice active, rend urgente la nécessité de rouvrir les écoles militaires de Québec.

Le nombre des anciens cadets de l'école militaire a grandement diminué, et les nominations d'officiers qui se font ne peuvent être que provisoires vu que ceux-ci n'ont pas l'avantage de pouvoir se mettre en état de recevoir une commission.

#### *Etat des armes, des fourniments et des uniformes.*

Les armes et les fourniments sont dans un bon état ; mais presque toutes les armes appartenant aux corps de la campagne auraient besoin d'être réparées.

Les canons, les carabines, les sabres, les harnais et la sellerie de l'arsenal de Québec sont dans un très-bon état—ce qui valut les éloges du major-général commandant lors de l'inspection qu'il en fit lors de sa dernière visite.

C'est avec beaucoup de plaisir que je signale à votre attention et recommande à votre favorable considération le concours efficace que j'ai reçu de l'état-major de mon district.

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

T. J. DUCHESNAY, lieutenant-colonel.  
Sous-adjutant général, district militaire No. 7.

A l'adjutant général de la milice,  
Ottawa.

## DISRRICT MILITAIRE No. 8.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK,  
QUARTIER GÉNÉRAL, FRÉDÉRICTON.

5 novembre 1876.

MONSIEUR.—Conformément aux instructions contenues dans les Ordres Généraux (10) du 18 mai 1876, j'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur l'état de la milice dans mon district pour l'année 1876-77.

Le chiffre nominal de la milice du district, tel que réduite par les ordres généraux plus haut mentionnés, est de 154 officiers, et 2,107 sous-officiers et soldats. Le chiffre total du rôle à l'exercice annuel de 1876-77, était de 113 officiers et 1,447 sous-officiers et soldats. Quarante officiers et 546 sous-officiers et soldats ont été par tirage au sort exemptés de l'exercice annuel.

La milice active du district se compose des corps suivants, dont l'effectif était comme suit lors de l'exercice annuel.

Corps.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.
8e Régiment de cavalerie, lieutenant-col. Saunders (5 compagnies; 2 compagnies exemptées.)	14	162
Batterie de campagne de Newcastle, major titulaire Call.....	4	60
Batterie de campagne de Woodstock, capt. Dibblee.....	3	76
Brigade d'artillerie de place du Nouveau- Brunswick; lieutenant-col. Foster (4 batteries; 1 batterie exemptée).....	11	164
Corps du génie du Nouveau-Brunswick, capt. Perley, (exempté)		
62e Bataillon, lieutenant-col. Blaine (6 compagnies.)	16	227
67e Bataillon, lieutenant-col. Upton (6 compagnies; 4 compagnies exemptées.).....	18	249
71e Bataillon, lieutenant-col. Marsh (4 compagnies; 1 compagnie exemptée.).....	16	168
73e Bataillon, major Sheriff (3 compagnies; 2 compagnie exemptées.).....	12	126
74e Bataillon, lieutenant-col. Beer (4 compagnies; 2 compagnies exemptées).....	15	139
Compagnie d'infanterie de Dalhousie, capt. Barberie.....	2	39
Compagnie d'infanterie de Deer Island, capt. Lloyd. (Cette compagnie n'a pas fait tous les exercices).		
Compagnie d'infanterie de St. Stephen, lieutenant- col. Stewart. (Cette compagnie n'a pas fait tous les exercices).		
Compagnie d'infanterie de St. George.....	2	37
Total.....	113	1,447

L'année dernière a été marquée par une crise financière presque universelle, et l'on a trouvé nécessaire de pratiquer l'économie en tout. J'espère que cette économie, quant à la milice, n'a pas été plus grande que ne le permettait le maintien de l'efficacité de la milice.

En conséquence, afin de restreindre les dépenses pour les exercices et l'instruction des troupes aux limites du crédit voté par le Parlement, le chiffre de la milice à appeler sous les armes pour les exercices de l'année a dû être limité. On a dû avoir recours au tirage au sort, non pas pour compléter le contingent du district, mais pour réduire

temporairement sa force numérique. On n'a pas en vain fait appel dans cette circonstance, au bon sens des officiers commandant les corps ainsi réduits.

Et tandis que c'est pour moi un devoir et un plaisir de faire, dans la plupart des cas, un rapport favorable sur les exercices, qui, bien que limités en nombre, ont été exécutés avec succès, de même que sur le bon usage qui est fait des pièces de place et de campagne ainsi que des carabines, je dois néanmoins dire qu'on attend avec impatience le retour d'un système qui permettrait de faire passer au soldat assez de temps sous les armes pour le familiariser avec la discipline, l'exercice, lui donner une apparence militaire, toutes choses se rattachant au couronnement des exercices annuels : l'exercice à la cible.

Cette année, l'on n'a pu nécessairement que peu se préparer à l'exercice à la cible ; et je crois dignes de beaucoup d'éloges, les corps, et ils sont nombreux, qui ont bien réussi au tir, ainsi que ceux qui, selon le vrai esprit du système d'organisation volontaire, ont fait tant les exercices préparatoires que les exercices à la cible sans rémunération en argent.

Heureusement, les corps d'artillerie n'ont pas été de ceux dont les exercices ont été limités à huit jours. Ces corps se sont réunis dans les camps et ont fait douze jours d'exercice. L'artilleur de campagne, a non-seulement à remplir plusieurs des devoirs du soldat d'infanterie, si importants qu'il soient, mais est encore chargé du soin des pièces et des chevaux ; il lui faut encore, afin d'arriver à un bon tir, apprendre à pointer les pièces et à les manier avec précision et célérité. Je puis ajouter que ce n'est pas en un jour que peut s'acquérir la connaissance des munitions, surtout, le point d'explosion des obus à différentes portées, comme on a vu par les exercices de cet été.

Il faut cependant espérer qu'à l'avenir on donnera à la cavalerie le privilège accordé cette année à l'artillerie de campagne quant à la durée des exercices annuels dans le camp. En outre de plusieurs des devoirs du fantassin le cavalier a de plus à s'occuper du soin de son cheval. Le cavalier est pour ainsi dire l'œil et l'oreille d'une armée. Son intelligence doit être par une éducation soignée développée dans un sens particulier. Dans un cas de service actif ce serait probablement lui qui serait le premier appelé à agir ; et je crois qu'il est de la plus grande importance qu'il soit dûment instruit en conséquence.

Je puis dire ici que le 8e régiment de cavalerie, lieutenant-colonel Saunders, s'est montré tellement désireux de ne pas laisser baisser le degré d'efficacité auquel l'avaient porté plusieurs années de services, qu'il s'est réuni à son quartier général, et comme cette année l'artillerie de campagne seule avait reçu l'autorisation de se réunir en camp, le régiment bivouaqua sur un terrain appartenant au lieutenant-colonel ; officiers et soldats se contentèrent des abris qu'offrait l'endroit, et lors de l'inspection que je fis de ce corps le 15 juillet, il était évident qu'on ne s'était nullement épargné pour maintenir le régiment dans l'état d'efficacité qui lui avait souvent et avec justice attiré des éloges. Il n'y a eu aucun cas de manque de discipline, la conduite des hommes était excellente suivant les rapports, et il serait difficile de troubler ou détruire l'esprit de corps qui règne dans le régiment.

Il est cependant impossible de remplir avec beaucoup d'exactitude les devoirs du service de jour et de semaine lorsque les soldats sont ainsi rassemblés pour quelques jours seulement à leur quartier-général et non dans un camp.

On pourrait en dire autant et avec encore plus de raison du système d'exercices des corps ruraux qui pendant plusieurs années de suite font l'exercice à leur quartier général de compagnie.

A ces exercices le capitaine de la compagnie trouve beaucoup de difficulté à rendre intéressants et instructifs pendant plusieurs heures par jour les exercices de peloton et de compagnie ; il est aussi difficile d'obtenir des soldats une assiduité et une bonne tenue dans les rangs, choses essentielles à l'efficacité d'un corps. En toute probabilité il n'est pas facile de recourir aux officiers supérieurs du bataillon (le lieutenant-colonel ou le major) dans un cas de besoin d'appui ou de conseil, l'officier de district est occupé ailleurs excepté lors de l'inspection, et le capitaine est ainsi laissé à ses propres ressources. Je suis loin de dire que cet état de choses, au moins

quant à l'infanterie, ne produit pas quelquefois de bons résultats. Les officiers acquièrent ainsi plus de confiance en leur habileté à enseigner sans le secours d'autres, et les soldats de même que les officiers prennent plus d'assurance, le campement sera plus profitable lorsqu'il sera autorisé, et la preuve de l'attention donnée à ces exercices locaux se trouvera dans le degré d'efficacité des différents corps une fois assemblés dans un camp.

Pour ces raisons, entre autres, je regarde comme essentiel, que de même que pour l'enrôlement de la milice de réserve, l'on fasse connaître d'avance en termes généraux la manière dont se fera l'exercice annuel de la milice active. Et je recommande respectueusement qu'après une année d'exercices au quartier général de compagnie, l'on autorise l'année suivante la formation de camps par bataillons, et que la troisième année l'effectif soit rassemblé par camps de brigade ou de division. Ce cours d'instruction en trois années se répéterait indéfiniment.

Parmi les avantages qui résulteraient de ce système je puis mentionner les suivants :

1. La meilleure classe de nos jeunes gens viendraient en plus grand nombre que par le passé, je crois, joindre les rangs des volontaires pour ce service de trois années, et quand ils se retireraient leurs places seraient remplies par d'autres.

2. Les rangs supérieurs de la milice se complétant par l'établissement du collège militaire, les différentes classes de l'armée depuis les batteries A et B et l'effectif de Manitoba, jusqu'au dernier degré, la milice de réserve, augmenteraient de trois ans en trois ans en efficacité. Les rangs de la milice de réserve se rempliraient graduellement de gens ayant fait trois ans de service, prêts et disposés à supporter la milice active en cas de besoin; de son côté la force active enverrait de temps à autre aux écoles d'artillerie ou aux écoles de brigade ses membres les plus intelligents qui, après un cours d'instruction régulier, rejoindraient leurs différents corps pour servir de modèles à leurs camarades.

Par des moyens comme ceux-ci, sans une très grande augmentation dans les dépenses, sans aucun changement de système, sans avoir à recourir en toute hâte, trop tard peut-être, à la population flottante à l'heure du danger, sans avoir à entretenir à grands frais une armée permanente, la première assise de notre édifice militaire,—la Milice Active—continuerait à reposer sur les plus solides fondations, et notre force armée resterait digne de la confiance de la nation. C'est une leçon que doivent se rappeler tous les pays qui ont dans une certaine mesure organisé leur armée sur le modèle prussien, quelque excellent que soit indubitablement ce modèle, que "les imitations du système prussien sont sujettes à être trompeuses; elle donnent à l'effectif un chiffre nominal très considérable, mais ce n'est que lorsque le système a été perfectionné par de longs et laborieux efforts qu'il échappe aux deux défauts qui ont marqué son enfance,—manque de connaissances et de discipline chez les soldats, et pénurie de chefs expérimentés et surtout de bons sous-officiers."

#### *Aide aux autorités civiles.*

Comme j'étais à mon tour d'inspection dans les comtés de Carleton, Victoria et Madawaska, dans le mois de juillet dernier, je reçus avis que l'on s'attendait à des troubles à St. Jean le 12 du mois. J'envoyai immédiatement à St. Jean le major de brigade qui était alors de service dans le comté de Carleton, en lui donnant les instructions qui devaient le guider dans le cas où la force armée serait requise.

Le lieutenant-colonel Foster, le plus ancien officier de la milice active de St. Jean, reçut ensuite de la part du premier magistrat une requête demandant l'assistance d'un détachement de la force de la ville, 130 hommes et le nombre d'officiers proportionné, pour le 12 de juillet.

Le lieutenant-col. Foster accorda aussitôt cette demande. Le 26 juillet j'ai transmis le rapport de cet officier, pour l'information du major-général commandant et de l'honorable ministre de la milice et de la défense. Ce rapport (A) mentionnait les mesures qu'il avait prises, aidé de la force qu'il commandait, et rendait hommage à l'excellente conduite des officiers et des soldats en cette occasion. Le lieutenant-col. Foster reçut par la suite une lettre de remerciements.

J'ai aussi transmis au quartier-général la lettre (B) du maire de St. Jean remerciant le lieutenant-col. Foster de la promptitude avec laquelle la milice avait répondu à l'appel des autorités civiles.

#### *Ressources militaires.*

Le 4 juillet dernier, j'ai soumis conformément aux ordres de l'adjudant général, un rapport détaillé des ressources militaires du district (Nouveau-Brunswick) sous mon commandement, des hommes, des chevaux et des provisions, ainsi que des moyens de communication, et une esquisse à grands traits du pays. Ce rapport contient aussi des détails sur les moyens de défense de ce district et sur les points faibles.

J'ai aussi soumis une excellente carte de mon district, l'œuvre du capitaine Henri Perley, commandant du corps du génie du Nouveau-Brunswick, indiquant les divisions de comté, les principaux chemins, les communications par eau ou par chemin de fer, et les ports, etc., et le tout expliqué par des renseignements par écrits. Le capitaine Perley a reçu des remerciements pour tout ce travail du major général commandant ainsi que les miens.

Je profite de cette occasion pour offrir mes sincères remerciements à L. W. Bailey, écuyer, médecin, professeur à l'Université de Frédéricton, du rapport précieux qu'il nous a donné sur l'aspect physique et sur les minéraux du Nouveau-Brunswick; et aussi à Edouard Jack, écuyer, des renseignements qu'il nous a donnés avec le Dr. Bailey, sur le bois de service de cette province.

J'ai aussi eu beaucoup d'informations des employés des travaux publics et du département des Terres de la Couronne du Nouveau-Brunswick, surtout du capitaine A. G. Beckwith et de l'enseigne Loggie, tous deux du 71<sup>e</sup> bataillon.

#### *Réduction de l'état-major du district.*

Le 19 de mai dernier, la résignation du lieutenant-colonel D. R. Jago, assistant-inspecteur de l'artillerie fut acceptée et on lui permit de garder son titre dans sa retraite.

Quant à moi, il m'est tout à fait impossible de dire combien je regrette cette résignation.

L'artillerie de cette province, qu'il a beaucoup perfectionnée, avec l'aide de ses officiers et d'un travail assidu de plusieurs années, a perdu les services d'un ami véritable, et je puis ajouter que tous ici regrettent le départ d'un excellent citoyen.

Nous nous réjouissons, néanmoins, de savoir que le lieutenant-colonel Jago est très attaché à ce pays comme canadien, et il m'a lui-même assuré que si à l'heure du danger, sa présence était requise dans le Nouveau-Brunswick, il viendrait sans perdre un instant se mettre sous les ordres du major général pour l'aider à l'instruction du soldat. Le 2<sup>e</sup> de juin dernier, ayant reçu ordre de diminuer l'état-major de la brigade de la milice, les officiers dont les noms suivent durent se retirer, avec la permission de garder leurs titres dans la retraite: Le lieutenant-colonel J. A. Inches, major de brigade de la 1<sup>ère</sup> division; le lieutenant-colonel C. McCulley, major de brigade de la 3<sup>ème</sup> division.

Quant à la retraite du lieutenant-colonel Inches,—tout en exprimant mon regret sincère que l'on ait cru la chose nécessaire—il est de mon devoir de répéter ici ce que j'ai déjà dit officiellement en parlant de ses services.

Le 9 février 1875, depuis l'époque—au commencement de 1866—où il a commandé un détachement de milice volontaire à St. Stephen lorsque nous étions menacés de l'invasion féniante, (le commandant en chef d'alors l'honorable A. Gordon reconnut ses services d'une manière toute spéciale) jusqu'à ce jour, presque tous les rapports annuels que l'on a soumis contiennent des éloges de la 1<sup>ère</sup> division de brigade commandée par le lieutenant-colonel Inches, parce qu'elle était au complet, et aussi pour son efficacité. On peut voir dans mon rapport de 1874 et aussi dans celui de 1875, que lorsque sa division de brigade a levé le camp à St. Andrews, j'en ai profité pour mentionner dans mes ordres de brigade son excellente condition. Puis j'en ai fait un rapport favorable en disant "que ce corps fait beaucoup honneur au major de brigade et aux officiers qui le commandent."

Le lieutenant-colonel McCulley a aussi servi pendant longtemps dans la milice et il s'est beaucoup occupé de l'exercice au tir comme président de l'Association des carabiniers du comté de Northumberland. De plus il a fait tout en son pouvoir pour maintenir l'effectif sur un bon pied. Sous le nouveau régime—avec cette diminution dans l'état-major, (quoique le district soit très étendu et que les corps soient souvent séparés par des longues distances) avec du zèle et de l'activité de la part du major de brigade, de la diligence et de la bonne volonté de la part du payeur du district et du gardie-magasin, avec de la prévoyance et de l'entente de la part des officiers qui commandent des corps dans l'accomplissement de leurs devoirs importants, je n'ai aucun doute que le service de ce district ne se fasse aussi bien à l'avenir que par le passé.

Je dois maintenant offrir mes remerciements à l'état-major et aux officiers qui commandent des corps, de l'aide et de l'assistance qu'ils m'ont toujours donnés dans l'accomplissement de mes devoirs comme sous-adjutant général.

#### *Examens pour le collège militaire de Kingston.*

Trois examens pour l'admission au collège militaire de Kingston ont eu lieu cette année dans cette province, commençant le 8 février, le 2 avril et le 5 décembre.

Chacun de ces examens a duré cinq heures et demie par jour pendant quatre jours consécutifs.

Voici les noms des messieurs qui ont déjà été admis au collège :—

1. C. A. DesBrisay.
2. T. L. Reed.
3. Geo. E. Perley.

Nous nous réjouissons de voir dans les ordres généraux du 19 mai dernier parmi ceux qui ont été admis, le nom de M. C. A. DesBrisay, de Bathurst, N.-B., dans l'ordre du mérite, le premier sur la liste.

#### *École militaire de Frédérickton, N.-B.*

Etat-major : Commandant, le lieutenant-colonel G. J. Maunsell, S. A. G., le lieutenant-colonel J. MacShane, M. B. officier examinateur, le lieutenant-colonel J. Saunders, du 8ème régiment de cavalerie. Instructeurs : le capitaine Mackenzie, et le sergent Daniel.

Soixante-huit cadets ont obtenu des certificats de seconde classe, 25 d'entre eux étaient de York, 18 de St. Jean, 10 de Carleton, le reste d'autres comtés. Les demandes d'admission à l'école étaient si nombreuses, que le bureau des examinateurs fut obligé d'établir un nouveau règlement pour empêcher l'admission d'une classe d'hommes inférieurs; outre le certificat ordinaire sur la moralité, etc., il en fut requis un autre, prouvant que l'aspirant faisait partie de la milice active, et qu'il était probable qu'il demeurerait dans cette province, et deviendrait un membre utile de la milice. Ainsi on s'est procuré une excellente classe de cadets, et l'adjutant et le capitaine McKenzie ayant fait tout en leur pouvoir pour en assurer l'efficacité, je n'hésite point à dire que l'école militaire de Frédérickton, l'hiver dernier, a eu plus de succès que toutes les écoles précédentes.

Un officier de la milice active qui m'écrivait dernièrement à ce sujet, disait avec vérité " qu'il n'y avait aucune dépense publique qui faisait plus de bien que la modique somme que coûtent les écoles (militaires) et qu'aucune partie des deniers publics n'était employée aussi fructueusement. Vous savez, ajoute-t-il, que la grande majorité des cadets viennent des districts ruraux, leurs familles y demeurent, ils sont toujours des sujets britanniques et ils acquièrent pendant qu'ils sont à l'école, des connaissances techniques et disciplinaires, qui valent beaucoup plus qu'elles ne coûtent, et pour la plupart, l'école les rend pour ainsi dire les obligés du pays qui leur donne ces avantages, qui ont pour toujours un bon effet sur lui et sur tous ses proches."

Cette école a donné des preuves de sa supériorité en instruisant les officiers et les sous-officiers de manière à leur permettre d'enseigner l'art militaire. Le nombre de cadets qui ont déjà suivi cette école depuis qu'elle a été établie en 1869, est si consi-

dérable, (et peu ont quitté le Canada) que je crois de mon devoir de suggérer respectueusement que tous les anciens-cadets soient assemblés tous les trois ans en bataillon pour exercice de brigade, afin de les perfectionner dans l'instruction pratique de l'exercice et des manœuvres de compagnie et de bataillon, conformément à la recommandation que j'ai déjà faite.

Une autre question qui mérite, je crois, d'être considérée, c'est de savoir si le temps n'est pas arrivé d'amender la 33ième section de la loi de la milice, en retranchant cette partie qui autorise des bureaux d'officiers à donner des certificats de capacité, car un examen devant un tel bureau doit nécessairement être imparfait, et les moyens d'acquérir l'art militaire en dehors des écoles sont aussi défectueux, et les écoles d'artillerie et d'infanterie ont été assez longtemps établies pour donner à tous l'occasion de se rendre compétents.

#### *Ecole de cavalerie.*

La nécessité d'établir une école de cavalerie devient de jour en jour plus évidente. Il y a plusieurs années que les officiers de cavalerie servent à côté de leurs camarades de l'artillerie et de l'infanterie, et si ces derniers ont l'avantage d'obtenir les connaissances nécessaires à leur avancement, les officiers de cavalerie en sont privés.

J'ai dernièrement (le 29 septembre 1876) soumis au quartier-général, une proposition pour suppléer à ce manque, laquelle, j'espère, sera considérée d'une manière favorable.

#### ASSOCIATION DE L'ARTILLERIE DU CANADA.

*Président*, le lieutenant-colonel Strange, inspecteur de l'artillerie.

La formation, dans le mois de février dernier, de cette association, qui a pour but de développer l'art de l'artillerie dans tout le Canada, peut être considérée comme une nouvelle ère pour cette branche du service, quoique l'on sache que l'association de l'artillerie du Nouveau-Brunswick ait été formée auparavant.

Ayant été présent aux concours des différentes batteries de ce district, tenues suivant les règles de l'Association.—Je puis dire que non-seulement le tir à boulets et bombes, d'après la circulaire No. 2, a réussi d'une manière satisfaisante, mais qu'on a encore paru très content de la méthode de donner des prix à chaque batterie proportionnés au montant de sa contribution.

Je puis ajouter que l'on paraît aussi généralement satisfait du règlement No. 12 concernant les assemblées provinciales.

#### *Associations de carabiniers.*

L'Association Provinciale de Carabiniers, sous la présidence du capitaine Perley, du corps du génie du N.-B., continue d'être conduite avec succès.

Voici ce qu'il y avait de plus remarquable au concours de Sussex au mois d'août dernier: "1. James Domville, écuyer M. P., et William Elder, écuyer, M. P. P., ont donné chacun une coupe de prix à l'Association; 2. l'adoption par le conseil des cibles et de la méthode de marquer inventés par le lieutenant-colonel Beer du 74ème bataillon, vice-patron de l'association; 3. un concours à grande portée pour la première fois depuis plusieurs années.

Ayant eu le commandement pendant tout ce concours, je puis dire avec plaisir que les cibles et la méthode de marquer du lieutenant-colonel Beer ont réussi parfaitement, et voici ce que le conseil de l'Association en dit dans son rapport: "Le coût modique de ces cibles, la facilité avec laquelle elles peuvent être plantées n'importe où et la parfaite sécurité dont jouissent ceux qui marquent les rendent supérieures aux autres.

Vu ces avantages je propose respectueusement l'adoption de ces cibles par le département de la Milice pour le service général.

Le conseil fait remarquer: "que cette année l'Association n'a pas envoyé de détachement à Ottawa" pour concourir pour le prix de l'Association des carabiniers



du Canada, et que " cinq néanmoins de ses membres y sont allés à leurs frais et y ont eu beaucoup de succès soit en gagnant des prix, soit en obtenant pour trois d'entre eux l'admission dans le détachement qui sera probablement envoyé à Wimbledon l'année prochaine."

Enfin, il est satisfaisant de voir que pendant que l'Association provinciale continue d'obtenir beaucoup de succès, les associations de comtés et les clubs de carabiniers deviennent de plus en plus populaires, et l'on peut ajouter que surtout à St. Jean la liste des prix pour lesquels on a concouru cette année, tant dans les associations de comtés que dans les clubs de carabiniers, est beaucoup plus considérable que celle des années précédentes, grâce à la libéralité des citoyens et l'énergie d'un certain nombre des membres de la milice; les tireurs ont fait preuve apparemment d'une plus grande adresse.

Voici les noms des associations qui ont eu des concours cette année et dont on soumettra des rapports.

- |    |   |
|----|---|
| 1  | L'Association provinciale des carabiniers du Nouveau-Brunswick. |
| 2  | " " " " du comté de Charlottetown.                              |
| 3  | " " " " " St. Jean.   |
| 4  | " " " " " Carleton.   |
| 5  | " " " " " York.   |
| 6  | " " " " " Northumberland.                                       |
| 7  | " " " " " King.   |
| 8  | Le club des carabiniers du 62ième bataillon.                    |
| 9  | Le club des carabiniers du corps du génie du Nouveau-Brunswick. |
| 10 | Le club des carabiniers de la compagnie de quartier-général.    |

Le *St. John Daily Telegraph* du 26 août dernier contenait un article si remarquable que je ne puis m'empêcher d'en faire l'extrait suivant :

Le dixième concours annuel de l'Association des carabiniers s'est terminé hier, et l'on peut dire sans exagération qu'il a été aussi intéressant que tous ceux qui l'on précédé.

Le concours de l'Association provinciale occupe une place intermédiaire en importance entre les concours du Canada et ceux des différents comtés. Les concours locaux de l'Association des carabiniers sont les plus importants, parce que les tireurs de chaque comté s'assemblent pour concourir. Ce sont là les vraies écoles du tir, et lorsqu'on leur compare les assemblées de l'Association du Canada, avec toutes ses dépenses, ces dernières sont en comparaison de peu d'importance. Sans ces concours nous n'aurions plus de carabiniers pour se disputer les prix provinciaux du Canada, et l'art du tir militaire serait bientôt perdu. Le concours de l'Association provinciale est néanmoins très important, puisqu'il rassemble les meilleurs tireurs des concours de comtés, et nous permet de juger ainsi très correctement des progrès que nous faisons dans l'exercice du tir. Le résultat du concours à Sussex est assez encourageant, il nous montre que nous ne rétrogradons pas et qu'en général nos carabiniers militaires sont bons tireurs. Tout a été bien conduit par les officiers qui en étaient chargés, et la conduite des hommes a été bonne. Les miliciens du Nouveau-Brunswick qui se sont réunis pour concourir à Sussex ont fait honneur à leur province comme tireurs et comme soldats. Il fait plaisir de dire qu'ils se sont comportés sous ces deux rapports de manière à satisfaire tous ceux qui les ont vus.

#### *Tir annuel à la cible.*

Les règlements suivants pour le tir à la cible ont été publiés dans les ordres de district du 14 juin dernier, et le tir à la cible a eu de bons résultats comme on peut le voir par les rapports sous le chef " Chiffre de mérite."

#### *Règlement du tir à la cible.*

L'exercice de position et de visée devrait se faire aussi longtemps que le temps limité du service le permet. Les corps armés de carabines Snider et fournis de muni-

tions par le gouvernement tireront cinq décharges générales à 200 verges, cinq à 400 et cinq à 600. Le 8ième régiment de cavalerie, armé de carabines Snider, tirera cinq coups à 200 verges, cinq à 400 verges.

A 200 verges la cible aura quatre pieds de large et six de haut, avec un petit blanc rond d'un pied de diamètre dans un cercle de trois pieds de diamètre ; l'extérieur, le reste de la cible. A 400 et à 600 verges la cible aura six pieds de large avec un petit blanc de deux pieds de diamètre, dans un cercle de quatre pieds de diamètre ; l'extérieur, le reste de la cible.

La valeur des coups sera : le petit blanc 4, le cercle 3, et l'extérieur 2. La position pour tirer sera : debout à 200 verges, à genoux à 400, et n'importe quelle position à 600, pourvu que l'on ne se serve pas de support artificiel.

Les officiers qui commandent des corps doivent se rappeler qu'ils devront prendre le plus grand soin pour empêcher les accidents pendant le tir à la cible. On a déjà donné des ordres sur ce sujet important.

Le sous-adjutant général offre les prix suivants aux bons carabiniers : une carabine montée en argent avec des étoiles au meilleur tireur de chaque batterie, ou compagnie, et au meilleur tireur de chaque brigade, régiment ou bataillon une carabine montée en argent avec une croix et une couronne.

Comme il y a plusieurs années que la milice active pratique l'exercice à la cible et que le tir des bons carabiniers de cette province, comme on peut le voir dans les rapports des concours à la carabine, est excellent, je suis respectueusement d'avis que le temps est venu où il serait très-avantageux d'armer une partie de chaque corps avec la carabine Martini-Henri, afin de perfectionner la méthode de l'exercice à la carabine.

J'ai souvent eu l'occasion de montrer la difficulté de conduire les exercices préliminaires en général, selon les règles du tir. Dans chaque corps, néanmoins, il y a des tireurs qui s'étudient plus que les autres à faire preuve d'habileté. C'est à ceux-ci que je recommanderais de donner des carabines Martini-Henri. C'est sur eux, peut-être, en cas d'invasion, que retomberait la charge importante d'être envoyés en avant comme escarmoucheurs, et l'effet que produiraient ces hommes armés d'une excellente carabine serait désastreux pour l'ennemi.

#### *8ème régiment de cavalerie—Lieut.-colonel Saunder.*

L'inspection que j'ai faite de ce beau régiment, le 15 juillet, lors de la clôture de son exercice annuel, a déjà été mentionnée dans ce rapport, et tout ce que je puis ajouter c'est que les efforts des officiers et des soldats pour maintenir leur corps sur un bon pied pendant le temps limité qu'ils avaient à leur disposition, ont été couronnés de succès. Ce temps, en effet, a été si limité que l'on a dû omettre d'enseigner au soldat de cavalerie plusieurs détails importants.

#### *Batterie d'artillerie de campagne de Newcastle—Le major titulaire Call.*

L'inspecteur de l'artillerie l'a examinée avec moi le 29 juillet.

Le major titulaire Call a eu, depuis qu'il a accepté le commandement de cette batterie en 1868, beaucoup d'obstacles à surmonter pour améliorer l'organisation de ce corps, parmi lesquels on peut mentionner la difficulté de se procurer de bons chevaux. Pendant la construction du chemin de fer Intercolonial, il n'a jamais eu de difficulté à s'assurer les services de bons hommes. Cet officier paraît prendre plaisir à surmonter des obstacles. C'est pourquoi il a dû être content d'entendre l'inspecteur dire qu'il était satisfait de leur efficacité.

#### *Batterie de campagne de Woodstock—Capitaine Dibblee.*

Je regrette que l'inspecteur de l'artillerie n'ait pas pu voir cette batterie dans son camp à la clôture de son exercice annuel, parcequ'il aurait trouvé, je puis l'assurer, les différentes parties d'une batterie bien organisée à l'œuvre. Le capitaine est un officier bien discipliné, de la batterie "A" école d'artillerie, aidé par un subalterne

zélé, des sous-officiers intelligents, des conducteurs, propriétaires d'excellents chevaux, et d'assez bons canonniers. Tous appartiennent à l'un des plus beaux comtés agricoles du Canada, qui est justement fier de sa milice active.

Le camp était situé sur un plateau près de la ville de Woodstock: le terrain de parade était assez étendu pour bien faire l'exercice.

Le service du camp a été bien fait, et le bon ordre et la discipline y ont régné.

*Brigade d'artillerie de place du N.-B.—Lieut.-colonel Foster.*

Les quatre batteries de St. Jean furent inspectées par le lieut.-colonel Strange le 8 d'août.

Après plusieurs années d'instruction soignée sous la surveillance du lieut.-colonel Jago, qui a été secondé par le zèle, l'activité et les connaissances des officiers, depuis le lieut.-colonel Foster jusqu'au dernier, et par une habileté plus qu'ordinaire de la part des sous-officiers et des canonniers, tous les membres de la brigade ont dû être extrêmement contents d'entendre l'inspecteur de l'artillerie, qui est évidemment aussi prêt à blâmer qu'à louer, suivant qu'on le mérite, leur dire qu'ils avaient fait de grands progrès.

*Batterie No. 7, de Chatham.—Major-titulaire Gillespie.*

Je suis content d'avoir à faire rapport, après l'exercice dont j'ai été témoin le 29 juillet, en l'absence de l'inspecteur de l'artillerie qui était alors malade, que je considère l'efficacité de cette batterie semblable à celle du reste de la brigade. On avait recommandé de faire de la compagnie d'infanterie de Dalhousie, qui est maintenant un corps isolé, une batterie d'artillerie de place pour la défense du port important de Dalhousie.

Je regrette que les efforts que l'on a faits pour réorganiser la batterie à St. Andrews, même en ayant la moitié de la batterie à St. Stephen et le quartier-général à St. Andrews, n'aient pas encore eu de succès.

Avant de terminer mon rapport sur l'artillerie du Nouveau-Brunswick, qui a reçu des éloges des officiers-inspecteurs, je crois qu'il n'est que juste de reconnaître que les efforts infatigables du sergent-major Hughes, ci-devant de l'artillerie royale, pour instruire les différents corps, ont eu d'excellents résultats.

*62me bataillon de St. Jean.—Lieut.-colonel Arbuthnot Blaine.*

J'ai fait l'inspection de ce bataillon le 1er août. Il était au complet à la parade. Quelques officiers et capitaines ont été examinés sur leur connaissances nécessaires pour enseigner l'exercice du bataillon, et quelques officiers de compagnie ont été aussi mis à l'épreuve à l'exercice de compagnie, et le corps a simulé une escarmouche.

En l'absence du commandant le major général, je suis heureux de voir qu'un officier de beaucoup d'expérience dans l'armée impériale et qui s'intéresse beaucoup à la milice active du Nouveau-Brunswick, le major-général Domville, A. R., a été présent pendant toute cette inspection, et je ne puis mieux faire que de répéter ce qu'il a dit de l'efficacité de ce corps.

“ Je suis surpris, dit-il, du progrès de ce bataillon, connaissant le grand nombre de recrues qu'il y a dans ses rangs, et considérant le temps que l'on prend à dresser les soldats dans l'armée régulière.”

Le major général Domville remarqua surtout la manière habile dont le capitaine et l'adjutant McLean (un ancien cadet de l'école militaire) commandait le bataillon, et il donna de bons avis sur le service des officiers et des soldats.

On peut ajouter que la majorité des officiers sont des anciens cadets de l'école militaire.

Après la retraite du lieutenant-colonel Sullivan,—un officier qui avait de longues années de service,—le corps lui a donné un digne successeur dans la personne du lieutenant-colonel Blaine, dont j'ai déjà été témoin du zèle et de l'énergie. Il a passé par presque tous les grades depuis celui du simple soldat jusqu'à celui de lieutenant-colonel, et tout en s'étant montré docile à obéir, il s'est aussi montré digne de commander.

*67ième bataillon d'infanterie légère de Carleton*—Lieut.-colonel Upton.

En compagnie du lieutenant-colonel, j'ai inspecté les différentes compagnies inscrites dans le rapport ci-joint, pendant que le major de brigade passait en revue celles de Woodstock et de Victoria Corner. J'ai suivi avec plaisir les progrès de ce beau bataillon pendant les dix dernières années. Au commencement il n'était composé que d'une seule compagnie de volontaires ; lorsque nous avons été menacés de l'invasion on l'a renforcé des Home Guards, commandés par les lieutenant-colonels Baird et Tupper. Maintenant cette organisation compte dix compagnies répandues dans trois beaux comtés agricoles : Carleton, Victoria et Madawaska. Ce bataillon a toujours été si efficace que je considère que les capitaines des compagnies suivantes méritent une mention toute spéciale, lors de mon inspection, car il était évident qu'ils avaient tous fait des progrès remarquables : le capitaine Harbly, Peel ; le capitaine Baker, Baker Brook ; le lieutenant-colonel Beckwith, Grand Falls.

Le major de brigade a fait un rapport très favorable, comme je l'espérais, de l'efficacité de la compagnie du capitaine Bourne.

*71ième bataillon*—Lieut.-colonel Marsh.

J'ai fait l'inspection, accompagné du lieutenant-colonel, de la compagnie de Frédéricton (Capitaine Cropely) le jour de la fête de la Reine, je la considère digne d'être "le corps du quartier général du district," les officiers et les soldats ne laissant rien désirer sous le rapport de l'efficacité et de la tenue. Lorsque j'ai inspecté les compagnies du dehors à St. Marys, Stanley et Bright (majors titulaires Staples et Wilkinson et le capitaine Christy) j'ai constaté qu'il y régnait le même zèle et la même énergie à maintenir l'efficacité du bataillon. Il y a beaucoup "d'anciens cadets" dans ce corps, et ils ont presque toujours été des membres utiles de la milice.

*73ième bataillon*—Major Shirreff.

Les trois compagnies réunies pour l'exercice de ce bataillon ont été inspectées par le major de brigade aux dates indiquées dans le rapport, et il a fait un rapport favorable de leur efficacité, surtout de la compagnie de la Baie du Vin, capitaine Cameron. On devait s'y attendre puisque c'est un officier bien discipliné et un "ancien cadet" de l'école militaire, et l'exemple qu'il a donné en suivant cette école au prix de sacrifices personnels, pourrait être suivi avec avantage par plusieurs autres officiers de ce bataillon.

*74ième bataillon*—Lieutenant-colonel Beer.

J'ai inspecté les compagnies de ce bataillon réunies pour l'exercice le 18, le 19 et le 20 juillet dernier. Le lieutenant-colonel m'a accompagné pendant l'inspection des deux compagnies des capitaines Wetmore et Alward, et on peut le féliciter de l'acquisition de deux excellentes compagnies, surtout la première. Il est bien évident que le capitaine a bien su profiter du temps à sa disposition pour l'exercice.

On peut aussi mentionner la compagnie du capitaine Murray. Beaucoup de spectateurs ont assisté à l'inspection de cette compagnie, ce qui montre l'intérêt qu'ils portent à la milice active.

*Compagnie d'infanterie de St. George*—Major titulaire McGee.

Le comté de Charlotte a toujours fourni des corps efficaces, et il était évident à l'inspection de cette compagnie le 17 juillet dernier, que la noble ardeur qui a dis-

tingué ce corps y règne encore. On ne peut rien désirer de mieux que l'efficacité de la compagnie du major McGee.

Le chemin de fer du Sud, qui sera bientôt terminé, permettra de transporter facilement cette compagnie à n'importe quel point de concentration dans l'ouest du Nouveau-Brunswick.

*Compagnie d'infanterie de Dalhousie*—Capitaine Barbarie.

Cette compagnie a déjà été mentionnée dans ce rapport sous le chef d'artillerie de place.

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

GEO. J. MAUNSELL, lieutenant-colonel  
Sous-adjutant général commandant.

Colonel Powell, adjudant général.

[A.]

ST. JEAN, N. B., 18 juillet 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de dire, pour l'information du major général commandant, que jeudi le 11<sup>ème</sup> jour du mois de juillet courant, à 11 heures et quart P. M., le maire de cette cité m'a transmis, comme étant le plus ancien officier du district, un document (copie ci-jointe\*) daté du 5 juillet courant, signé de sa main et par deux autres officiers de paix, m'informant qu'ils prévoyaient des troubles dans la ville et qu'ils auraient besoin des services de la milice active, et me requérant de la mettre sous les armes pour venir en aide au pouvoir civil, pour prévenir ou apaiser les troubles anticipés.

A minuit et trente minutes, le même jour, j'ai donné un ordre à cent trente hommes avec leurs officiers, de se rassembler sur la place des casernes, prêts pour la marche sans havre-sacs, à 7.30 heures a. m. le 12 courant.

A 8.25 heures a. m. (le 12) j'ai écrit un billet au maire (billet annexé) informant Son Honneur qu'à 10.30 heures a. m., selon sa demande, le corps paraderait devant le palais de justice de la ville pour y attendre de nouveaux ordres.

A l'heure dite le corps, convenablement équipé pour ce service, était sur le terrain.

Comme il faisait très chaud, on fit entrer les soldats dans le palais de justice, où ils restèrent jusqu'à quatre heures p. m. J'ai alors reçu une communication (copie annexée) du maire me disant que pour certaines raisons leurs services n'étaient plus requis et les remerciant de la diligence avec laquelle ils s'étaient mis sous les armes pour venir en aide au pouvoir civil.

Avant de conduire chaque corps à son arsenal respectif, j'ai demandé au major de brigade, le lieutenant-colonel MacShane, de lire la lettre du maire. Après cette lecture j'ai remercié les officiers et les soldats de leur diligence à obéir à mon ordre et de leur excellente conduite pendant la journée. Je leur ai dit que je voyais avec beaucoup de plaisir et je crois qu'il en est ainsi de tous ceux qui aiment à voir l'ordre régner dans notre cité, que parmi nos propres concitoyens, nous avons un corps bien discipliné, sur lequel nos autorités civiles pouvaient toujours compter quand elles en auraient besoin; en même temps j'espérais qu'il en serait à l'avenir comme il en avait été aujourd'hui, que le bon sens de notre peuple ne lui ferait réclamer leurs services que pour défendre ses libertés.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,  
Très-sincèrement, votre, etc.,

S. A. FOSTER, lieutenant-colonel commandant.

L'adjutant général de la milice,  
Ottawa.

\* A. S. O non-inclus.

[B.]

BUREAU DU MAIRE,

ST. JEAN, N.B., 12 juillet 1876, à 3 heures p.m.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre communication de ce jour, m'informant que, conformément à ma demande, vous avez mis sous les armes un corps de la milice active de ce district afin de prêter main-forte au pouvoir civil.

J'ai maintenant l'honneur de vous informer que la procession publique de l'Association dite société des Orangistes, a passé à travers les rues, et que, grâce à la conduite sage des gens des quartiers où la procession a défilé, la paix n'a pas été troublée. Je dois aussi vous dire que les services de la milice active sous vos ordres ne sont plus nécessaires.

Je dois aussi vous remercier de la promptitude avec laquelle la milice a été mise sous les armes pour venir en aide au pouvoir civil afin de prévenir tout trouble qui aurait surgi.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très humble serviteur,

(Signé),

A. CHAPMAN SMITH, maire.

Au lieutenant-colonel Foster,  
Officier commandant la milice active,  
St. Jean, N.B.

## DISTRICT MILITAIRE No. 9.

HALIFAX, N.-E.

29 novembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le contingent qui doit fournir la milice active du district placé sous mes ordres, a été primitivement fixé à 4,284.

Le nombre réel d'hommes enrôlés acceptés et dont les noms ont été publiés est de 4,486. Les règlements pour l'exercice militaire annuel de 1876-77 limitent le nombre d'hommes à 2,350, et l'effectif des compagnies ne doit pas dépasser 42.

J'ai constaté qu'il existait dans tous les corps et dans chacune des compagnies, un désir général de suivre les exercices, et comme d'après les ordres généraux, on m'avait laissé le choix des corps devant prendre part à l'exercice, j'ai cru qu'il valait mieux conserver les cadres de tous les corps, et je me suis conduit en conséquence dans le choix que j'ai fait.

J'inclus une copie marquée (A) de l'ordre du district et la manière dont le choix des corps a été fait.

Le nombre d'hommes qui ont été passés en revue ou qui étaient absents pour cause de maladie ou autres causes incontrôlables, a été de 2,218; 148 ont fait leur exercice, mais comme il ne pouvaient donner une explication suffisante de leur absence à la revue, on les a privés de la solde voulue.

Ci-joints se trouvent des rapports de revue, ainsi que les détails relatifs à chaque corps.

## 1RE BRIGADE.—(CITÉ D'HALIFAX.)

*Batterie légère d'Halifax.*

Le tir annuel à bombes et boulets a eu lieu le 11 août cette année, à Point Pleasant. Le lieutenant-colonel Strange, inspecteur d'artillerie pour le Canada, était présent et m'a exprimé sa satisfaction sur l'habileté des hommes.

Les première et 2ème brigades d'artillerie de place d'Halifax, composées de 7 batteries pour l'exercice, ont été passées en revue devant moi le 3 novembre 1876. L'apparence des soldats et des officiers, comme c'est toujours le cas pour le corps de

la brigade de la cité, a été tout à fait militaire. Après l'inspection des uniformes des soldats et fourniments, batterie par batterie, et après avoir comparé le nombre présent avec celui indiqué par l'état des parades, les sept batteries se sont formées en bataillon sous le commandement du lieutenant-colonel Mitchell et a fort bien exécuté un exercice régulier.

On a ensuite détaché de chaque batterie les canonniers et servants de pièce, et les caçons de la salle militaire ont servi à l'exercice qui s'est fait sous le commandement du major Boak. Vu le peu de temps accordé à l'exercice, les hommes préposés au service des pièces se sont fort bien acquittés de leur tâche et ont fait honneur à leurs officiers et à leurs instructeurs.

J'ai passé en revue le 63<sup>ème</sup> (carabiniers), le 7 novembre. L'exercice de bataillon et celui de tirailleurs a été très bon, et montre les bons résultats de l'exercice auquel ces hommes se sont livrés depuis quelque temps.

Le 66<sup>e</sup> a été passé en revue le même jour. L'organisation de ce bataillon est d'une date beaucoup plus récente. C'est aux efforts qu'a faits le lieutenant-colonel Bremner qu'est dû ce résultat: tout l'honneur lui en revient ainsi qu'à ses hommes. Tous les hommes de ce bataillon ont, si je ne me trompe pas, versé le montant de leur solde aux fonds de régiments et de compagnies: exemple digne d'imitation.

#### 78<sup>me</sup> Highlanders.

J'ai passé en revue à Truro, le 20 octobre, 4 compagnies de ce bataillon. Le major Blair, en l'absence du lieutenant-colonel Campbell, avait le commandement. Les évolutions par lesquelles il a fait passer son bataillon, soit dans l'exercice de bataillon, soit dans l'exercice de tirailleurs, lui font beaucoup honneur. La promptitude avec laquelle ils mettaient à profit les accidents de terrain démontrent qu'ils n'ont pas oublié les leçons de l'an dernier, et la bonne tenue des hommes dans les rangs était digne d'éloges.

Le 26 octobre, j'ai passé en revue, à Windsor, la compagnie No. 5. Le capitaine Burgess a été, comme toujours, infatigable, et les progrès faits dans la manœuvre par ses hommes l'ont amplement récompensé de ses peines.

Le 20 novembre, j'ai fait, à Pictou, la revue de la batterie d'artillerie de place. Les hommes de cette batterie s'exercent toute l'année et se font gloire de leurs connaissances des exercices et de leur bonne tenue, qui réellement leur font honneur.

Le bataillon provisoire de Cumberland (3 compagnies) a été passé en revue le 14 juillet à Spring-Hill. Le major Harrison avait le commandement. Chaque compagnie est composée d'hommes vigoureux, pleins de bonne volonté, dociles, qui exécutent bien les exercices de bataillon et de tirailleurs, mais laissant beaucoup à désirer sous le rapport de la rapidité dans l'exécution des évolutions et dans la tenue.

#### 2<sup>ÈME</sup> BRIGADE.

Le 68<sup>ème</sup> bataillon a été passé en revue à Kentville, le 19 septembre, par le lieutenant-colonel Milsom durant mon congé. Il fait un rapport favorable du bataillon. Son rapport (B) est ci-inclus.

J'ai fait la revue du 69<sup>ème</sup> bataillon à Paradise, le 7 septembre. Le lieutenant-colonel Starratt est fier de son bataillon, toujours au complet les jours d'exercices ou de parade; il est composé d'hommes choisis. Il a exécuté les mouvements généraux de bataillon en rangs serrés et en tirailleurs.

La compagnie No. 9 a été passée en revue, le 21 novembre, par le lieutenant-colonel Milsom, dont le rapport (B) est ci-joint.

Le 30 octobre, j'ai passé en revue à Middleton le 72<sup>ème</sup> bataillon. Ce bataillon est composé de beaux hommes physiquement parlant. Les hommes sont dociles et obéissants, les exercices ont été satisfaisants, mais la tenue des hommes est loin de l'être.

L'inspection du 75<sup>ème</sup> bataillon, s'est faite à Lunenburg, le 26 octobre, par le lieutenant-colonel Milsom. Son rapport (B) est favorable.

Les batteries d'artillerie de place de Lunenburg et de Mahone-Bay ont été passées en revue à Lunenburg avec le 75<sup>ème</sup>, et ont fait l'exercice d'infanterie comme déta-

chement de bataillon. Ces batteries n'ont pas encore fait l'exercice d'artillerie; les officiers font rapport que leurs soldats étaient tous partis pour la pêche lorsque le temps aurait été propice pour camper près des battures du havre pour l'exercice au tir du canon et les autres manœuvres.

Le rapport du lieutenant-colonel Milsom parle favorablement du bon vouloir et de la bonne tenue de ces hommes.

### 3ÈME BRIGADE.

Le 4 juillet 1876, j'ai passé en revue le bataillon provisoire de Victoria; la revue a eu lieu à Baddeck. Ce régiment est en grande partie composé de beaux hommes, dociles, obéissants, mais manquant de pratique dans les exercices de bataillon.

La compagnie No. 5 a été passée en revue à Sydney, le 6 de juillet. La pluie accompagnée d'un vent violent a fait suspendre les exercices après quelques évolutions.

J'ai déjà fait rapport sur la conduite du détachement de ce bataillon, qui a été appelé sous les armes par le colonel Read, pour venir en aide à l'autorité civile durant la grève qui a eu lieu aux mines de Sydney. Les ordres généraux en font l'éloge, et je ne puis que répéter mon approbation du tact et du jugement déployés par le colonel Read dans ces circonstances.

### ARMES.

Je ne puis m'empêcher d'appeler de nouveau votre attention, comme je l'ai fait en 1874 et 1875, sur la nécessité d'avoir un armurier habile et d'expérience pour examiner et réparer les armes des différents corps de ce district.

### UNIFORMES.

Dans les dernières distributions des pantalons à l'infanterie, l'étoffe employée était d'une qualité inférieure et ne pouvait suffire aux exigences du service actif.

### INSTRUCTION

Les bataillons des campagnes sont formés d'hommes laborieux, et sous une bonne direction deviendraient rapidement capables; il leur faut des officiers et des sous-officiers capables et désireux de les instruire. Soldats et officiers sont pleins de zèle, mais ne semblent pas comprendre la nécessité d'étudier et de faire la pratique avant les exercices annuels, afin de tirer tout le parti possible des quelques jours d'exercice prescrits par les ordres généraux.

Il est donc fort nécessaire, comme je l'ai déjà recommandé, que les officiers et sous-officiers de ces corps reçoivent une instruction préliminaire.

Dans la brigade de la ville les exercices sont plus fréquents. Les officiers se font un point d'honneur d'exercer leurs hommes et les résultats font honneur aux soldats et sont encourageants pour les officiers.

Maintenant que le nombre de jours pour l'exercice est si restreint et la solde si minime, il s'agit de savoir s'il ne serait pas préférable de verser le montant alloué par tête dans un fonds pour la compagnie ou le bataillon, au lieu de payer une solde à chaque individu. Il y a bien peu de gens aujourd'hui qui s'enrôlent pour la solde, mais beaucoup d'hommes très capables en sont empêchés par la crainte de passer pour vouloir faire l'exercice afin d'en recevoir la solde. Quelque bien organisée que soit la milice aujourd'hui, il est évidemment désirable de l'améliorer autant que possible et de faire disparaître tous les obstacles qui pourraient empêcher les hommes capables d'en faire partie.

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

WIMBURN LAURIE, colonel,  
Commandant du district militaire No. 9.

L'adjutant général de la milice,  
Ottawa.



[A.]

(Ordre de District No. 1.)

HALIFAX, N. E., 31 mai 1876.

Conformément aux instructions contenues dans les ordres généraux (10) du 18 mai 1876, relatifs aux exercices annuels de la milice, je vous envoie la liste des corps de ce district autorisés à faire l'exercice.

	Liste de district.	Quartier général.
Batterie de campagne d'Halifax.....	80	80
7 batteries d'artillerie de place à 42 cha- cune et 6 officiers d'état-major.....	300	465
3 do 41 do .....	123	
26 compagnies d'infanterie à 41 chaque.	1,144	1,805
16 do 42 do ...	688	
Etat-major du bataillon....	23	
	<hr/> 2,358	<hr/> 2,350

Les batteries d'artillerie de place seront choisies au sort, chaque batterie étant tirée séparément.

Dans l'infanterie, un demi-bataillon de chaque corps, soit 28 compagnies, sera d'abord choisi pour l'exercice de manière à ne pas rompre autant que possible l'organisation régimentaire, puis les autres compagnies seront tirées au sort, chaque compagnie ayant son numéro.

Le nombre d'officiers d'état-major ayant droit de prendre part à l'exercice annuel sera choisi par le sous-adjutant général, suivant l'effectif de chaque corps et le nombre total permis par les ordres généraux (10).

Le tirage au sort se fera au quartier général, le premier juin, à 2.30, après-midi, en présence d'un bureau du district, composé du sous-adjutant général, comme président, des lieut.-colonels commandant les bataillons, et de l'état-major de district.

J. WIMBURN LAURIE, colonel,

Commandant du district militaire No. 9.

HALIFAX, N. E., 1er juin 1876.

Nous certifions que le tirage au sort des corps devant prendre part aux exercices annuels pour l'année prochaine a été fait en notre présence et que les corps ci-dessous ont été choisis.

1ère	brigade d'Halifax, artillerie de place—	4	batteries.
2e	do	do	3 do
Batterie de	Mahone Bay	do	1 do
do	Lunenburg	do	1 do
do	Pictou	do	1 do
63e	bataillon de carabiniers—	5	compagnies.
66e	do	infanterie	4 do
68e	do	do	6 do
69e	do	do	6 do
72e	do	do	4 do
75e	do	do	4 do
78e	do	do	5 do
Bataillon	Provisoire de Victoria—	5	compagnies.
do	do	Cumberland	3 do

(Signé) J. W. LAURIE, colonel.

S.A.G. président.

do	T. MILSOM, lieutenant-col., M. B.
do	JAMES J. BREMNER, lieutenant-col. 66ème bataillon
do	GEORGE MITCHELL, lieutenant-col. 1er B. A. P. H.
do	D. McPHERSON, lieutenant-col. 2ème B. A. P. H.
do	W. H. PALLISTER, lieutenant-col. 63ème bataillon carabinier.
do	C. J. MACDONALD, major, payeur du district.

(Ordre de district No. 2.)

HALIFAX, 10 juin 1876,

Conformément aux instructions contenues dans les ordres généraux (10) du 18 mai 1876, et l'ordre du district du 31 mai, le choix par le sort a été fait en présence d'un bureau d'officiers, le 1er juin.

Les corps ci-dessous nommés sont autorisés à faire l'exercice durant l'année courante, leur contingent ne devant pas dépasser 39, non compris l'état-major et la musique militaire.

*Artillerie de campagne d'Halifax.*

De tous rangs.....	80
<i>1ère brigade d'artillerie de place d'Halifax.</i>	
4 batteries à 42 chacun, 3 officiers d'état-major—lieut.-colonel, chirurgien et adjudant.....	171
<i>2ème brigade d'artillerie de place d'Halifax.</i>	
3 batteries à 42 chacun, 3 officiers d'état-major,—lieut.-colonel, chirurgien et adjudant.....	129
Batterie de Mahone Bay, artillerie de place.....	41
Lunenburg .....	41
Pictou .....	41
<i>63ème carabiniers.</i>	
5 compagnies, 3 officiers d'état-major—lieut.-colonel, chirurgien et adjudant.....	223

*66ème bataillon.*

4 compagnies, 3 officiers d'état-major, lieutenant-colonel, chirurgien  
et adjudant..... 179

*68ème bataillon.*

6 compagnies, 3 officiers d'état-major,—lieutenant-colonel, chirurgien  
et adjudant..... 267

*69ème bataillon.*

6 compagnies, 3 officiers d'état-major,—lieutenant-colonel, chirurgien  
et adjudant..... 267

*72ème bataillon.*

4 Compagnies et 2 officiers d'état major,—lieutenant-colonel et chirurgien..... 170

*75ème bataillon.*

4 compagnies, 2 officiers d'état-major—major et chirurgien..... 170

*78ème bataillon.*

5 compagnies, 3 officiers d'état-major — lieutenant-colonel,  
chirurgien et adjudant..... 223

*. Bataillon provisoire de Cumberland.*

3 compagnies et 2 officiers d'état-major—major et chirurgien.. 125

*Bataillon provisoire de Victoria.*

5 compagnies, 2 officiers d'état-major—major et chirurgien... 212

J. WIMBURN LAURIE, colonel,  
Commandant le district militaire No. 9.

**ETAT** indiquant les corps, les officiers, sous-officiers, et soldats de la milice active, district No. 9, qui n'ont pas droit à la solde, en vertu de l'ordre général (10) du 18 mai 1876, pour l'exercice annuel de 1876 et 1877.

La compagnie de cavalerie du comté de King.

1ère brigade d'artillerie de place d'Halifax—2 batteries et 4 officiers d'état-major.

2e brigade d'artillerie de place d'Halifax—3 batteries et 3 officiers d'état-major.

Batterie d'artillerie de place de Digby.

63e bataillon de carabiniers—1 compagnie et 5 officiers d'état-major.

66e bataillon—4 compagnies et 5 officiers d'état-major.

68e bataillon—3 compagnies et 5 officiers d'état-major.

69e bataillon—3 compagnies et 5 officiers d'état-major.

72e bataillon—2 compagnies et 4 officiers d'état-major.

75e bataillon—2 compagnies et 2 officiers d'état-major.

78e bataillon—2 compagnies et 4 officiers d'état-major.

Bataillon provisoire de Cumberland—2 compagnies et 3 officiers d'état-major.

Bataillon provisoire de Victoria—3 officiers d'état-major.

J. WIMBURN LAURIE, colonel,  
Commandant le district militaire No. 9.

[B.]

(Ordre de district No. 9.)

HALIFAX, 25 novembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que, conformément à vos instructions, j'ai fait la revue des corps suivants de la milice de ce district.

Le 68<sup>e</sup> bataillon à Kentville, sous le commandement du lieutenant-colonel Chipman.

Exercice de bataillon, de tir et de tirailleurs bien fait.

Effectif du bataillon : 15 officiers, 260 soldats.

Le 75<sup>e</sup> bataillon de Lunenburg et les batteries d'artillerie de place de Lunenburg et de Mahone Bay se sont formés en bataillon sous les ordres du major J. Rudolf du 75<sup>e</sup> bataillon, et ont fait ensemble l'exercice de compagnie, de bataillon et de tirailleurs d'une manière satisfaisante.

Effectif—10 officiers, 151 hommes.

J'ai passé en revue à Clements Point, le 21 novembre, la compagnie No. 9 du 69<sup>e</sup> bataillon sous le commandement du capitaine Harris.

Effectif—2 officiers, 42 soldats.

Maniement des armes, et évolutions de compagnie bien faits.

Cette compagnie est à 30 milles du quartier général du bataillon et ne put être exercée avec les autres.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

T. MILSOM, lieutenant-col.

Col. LAURIE, S.A.G.,

District militaire No. 9,

Halifax.

#### DISTRICT MILITAIRE No. 12.

QUARTIER GÉNÉRAL, CHARLOTTETOWN,

30 novembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, pour l'information du major général, commandant le rapport annuel des exercices de la milice active de ce district.

Conformément aux instructions contenues dans l'ordre général daté du quartier général à Ottawa, le 18 mai dernier, je me suis mis tout de suite promis en communication du lieutenant-colonel Beer, le plus ancien officier de la milice active, et j'ai pris les mesures nécessaires pour que les corps et les compagnies mentionnés dans le rapport, fussent envoyés à l'exercice annuel. De ces sept corps et compagnies qui ont fait leurs huit jours d'exercices, il y a 14 officiers et 274 soldats et sous-officiers. Les compagnies No. 2 et 3 du bataillon du comté de Queen n'ont pas fait l'exercice.

Dans le mois de juillet, l'inspecteur d'artillerie a visité cette province, et conformément aux ordres généraux No. 1 du 8 octobre 1875, une commission dont il formait partie s'assembla à Charlottetown, pour inspecter et faire rapport sur les articles hors de service et sur ceux qui manquaient dans l'équipement de l'artillerie. Le 25 juillet, des détachements des batteries No. 1 et No. 2 de l'artillerie de place de Charlottetown, s'exercèrent en présence de l'inspecteur, au tir à boulet plein; se servant d'une pièce de six, les deux compagnies défilèrent ensuite pour être inspectées. Il fit des compliments aux deux compagnies puis accorda aux meilleurs tireurs les prix accordés par l'Association d'artillerie du Canada.

Le 22 août, l'Association des carabiniers de la province a tenu son assemblée annuelle, à laquelle assistèrent un grand nombre de membres de la milice active.

Le 31 d'août, je me rendis à Alberton et je passai en revue la compagnie No. 4 du bataillon du comté de Prince. Le lieutenant-colonel Hunter-Dewar, commandant du bataillon, avec son zèle habituel, me rencontra sur la place de parade. Je trouvai la

compagnie dans un bon état de discipline, mais son capitaine est dans une position telle, que ses affaires l'empêchent de donner à sa compagnie tout le temps nécessaire, et il est sur le point d'offrir sa résignation.

En revenant d'Alberton, le lendemain, je passai en revue la batterie d'artillerie de place de Summerside, commandée par le capitaine Price. Ce corps a eu le malheur de changer de capitaine trois fois durant l'année, mais je suis heureux de pouvoir annoncer que le dernier capitaine est un officier intelligent, capable, qui est allé depuis quelques jours à Québec pour suivre l'école d'artillerie, et je n'ai pas le moindre doute qu'il ne fasse honneur au service. La tenue de cette batterie était propre ; mais elle laissait beaucoup à désirer sous le rapport des connaissances militaires. Il serait important qu'on lui fournit une artillerie convenable, car les hommes affirment qu'ils ont été enrôlés avec l'entente qu'on leur donnerait tout ce qui était requis pour le service dans lequel ils entraient.

Le 4 août, je passai en revue la compagnie nouvellement organisée à Cardigan ; c'est la 2<sup>ème</sup> du bataillon du comté de King sous le commandement du major Macdonald. Je fus reçu à la station par le bataillon, et je dois beaucoup de remerciements au major de l'aide considérable qu'il m'a rendu dans le pénible et difficile devoir de l'enrôlement. Cette compagnie faisait l'exercice pour la première fois, cependant son apparence était fort bonne. Comme le capitaine est un homme de grande influence dans la localité, il pourra faire beaucoup pour cette compagnie.

De Cardigan, je me rendis à Georgetown, et là je passai en revue la batterie d'artillerie du capitaine Owen, et comme d'ordinaire je la trouvai dans un excellent état, sous le rapport de la tenue, et des connaissances. Il y avait, vu le mauvais temps peu de monde à la parade. Cette compagnie manque aussi de canons.

Le 18 octobre, à Charlottetown, j'inspectai la batterie d'artillerie de place du major Morris.

Le 30 du même mois, je passai en revue celle du major Pollard, et la compagnie No. 6 du bataillon du comté de Queen. Toutes ces compagnies avaient une tenue irréprochable et des connaissances suffisantes des exercices. Je dois ici faire remarquer qu'officiers et soldats sont forts mécontents de leurs uniformes, et bien qu'il ne soit pas de mon ressort de faire des remarques de ce genre dans un rapport, je me permettrai cependant ici de dire que la tunique de serge, bien qu'adaptée à la corvée en été, ou dans un climat tropical, n'est pas dans mon opinion capable de durer longtemps vu son manque de résistance, et sa coupe n'est pas de nature à la faire aimer des jeunes gens qui soignent leur tenue. On se plaint ainsi du manque de coiffure convenable pour les grandes parades. Il est une autre chose qui m'a causé quelque inquiétude et chagrin, et je me permettrai de la soumettre respectueusement au major général commandant. Je veux parler de la situation de ces compagnies, des compagnies qui se trouvent au-delà d'une journée de marche du lieu de l'exercice de tir du quartier général de la division régimentaire. Si elles continuent à faire le tir à balle sans cible ou autres protections pour le public, la vie des passants ne peut manquer de se trouver en danger, danger que personne n'aime à courir quand la dépense d'une somme insignifiante pourrait prévenir une calamité tout à fait déplorable. Je recommanderais donc que l'on fournisse une cible pour l'exercice.

J'ai l'honneur d'être monsieur,

Votre très humble serviteur,

JOHN HAMILTON GRAY,

Lieutenant-colonel, sous-adjutant général.

A l'adjutant général,  
Quartier-général, Ottawa.

## DISTRICT MILITAIRE No 10.

QUARTIER-GÉNÉRAL,

WINNIPEG, 5 décembre 1876.

MONSIEUR, — Plusieurs changements ont eu lieu, depuis mon dernier rapport annuel, dans l'organisation du district dont j'ai le commandement.

L'effectif de service ici a été considérablement réduit; les troupes qui restent sont à peine suffisantes pour le service ordinaire de place et pour la garde des casernes et manitions à Fort Osborne.

Deux compagnies locales, la "Pointe au Peuplier" et la "Mapleton" ont été rayées des cadres vu leur inefficacité; elles formaient partie des derniers corps qui s'étaient organisés en 1871, lorsque je pris le commandement du district, sous l'influence de l'agitation du temps, et elles se sont désorganisées graduellement.

Des corps qui se formèrent alors les seuls qui existent encore sont la batterie d'artillerie de campagne de Winnipeg et la compagnie des carabiniers "South St. Andrew."

Comme on peut le voir par mon rapport particulier, la première promet beaucoup.

Je recommande que l'on maintienne la dernière en vue de la ré-organisation future de la milice; des circonstances particulières à cette province ont présenté des obstacles à l'exercice de ce corps durant l'année, mais j'ai tout lieu de croire que l'on pourra le réorganiser le printemps prochain comme compagnie d'infanterie.

Il y a maintenant bonne chance de former dans cette province un effectif bien organisé, qui ne figure pas sur le papier seulement.

Une nouvelle compagnie, la "Kildonan," composée de cultivateurs, nés au pays (à très-peu d'exceptions), presque tous de descendance écossaise, forme un beau corps d'hommes, qui par le physique et l'intelligence peuvent être comparés favorablement avec ceux de toute autre compagnie dans les provinces de l'est.

Une compagnie d'Emerson et deux de Winnipeg demandent d'être reconnues officiellement; ces trois compagnies sont organisées sur une base excellente, et j'en ai déjà fortement recommandé la formation.

Voici l'effectif réel des corps officiellement constitués qui existent dans cette province.

*Troupes fédérales de service au Manitoba.*

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.
Détachement de l'artillerie.....	1	25
Compagnie d'infanterie.....	4	25
Total.....	5	50
<i>Corps locaux.</i>		
Batterie de campagne de Winnipeg.....	6	74
Compagnie de carabiniers de South St. Andrew...	3	42
Compagnie d'infanterie de Kildonan.....	3	42
Total.....	12	158

J'ai l'honneur de faire rapport comme suit sur les autres corps.

*Troupes fédérales de service.*

Le détachement d'artillerie, sous le commandement du lieutenant et capitaine titulaire Cotton, est bien organisé; il a suivi un cours complet d'instruction, à l'exception de l'équitation, dans le cours de l'année dernière.

On lui a donné l'instruction théorique et pratique, y compris la pratique avec le canon rayé de 9 se chargeant par la gueule. Vous trouverez ci-inclus un état statistique (B) et un rapport (A) de l'officier commandant.

La compagnie d'infanterie a appris le service et l'exercice aussi bien que son chiffre limité pouvait le permettre.

On peut considérer ces corps comme étant bien constitués, quant à l'organisation, la discipline et l'exercice, si l'on tient compte du chiffre limité de leur effectif, et comme pouvant être comparés sous ces rapports aux troupes régulières de ligne de Sa Majesté. Ces corps ont suivi le cours annuel d'instruction théorique aussi bien que pratique de la mousqueterie, y compris le tir à la cible et l'exercice de juger les distances, sous la direction de l'instructeur intérimaire de mousqueterie, l'enseigne Street. Les officiers et les sous-officiers de ces corps ont suivi durant l'automne un cours complet de lectures ou d'instruction relativement au service des pièces de cam-pagnes fixes, conformément aux ordres de district publiés de temps à autre.

Il n'est pas inutile de faire observer que dans un examen au concours pour un prix d'honneur, écrit et pratique, avec un chiffre de mérite plus que moyen, auquel ont pris part plusieurs sergents, l'heureux concurrent, dont les points étaient de 26 pour cent supérieurs à ceux du chiffre le plus élevé, connaissait parfaitement ce service. A l'exception de deux ou trois matières, l'examen était d'une sévérité égale au moins à celle qui préside aux examens des subalternes dans le service régulier.

#### CORPS LOCAUX.

##### *La batterie d'artillerie de campagne "Winnipeg."*

Ce corps sur lequel j'ai déjà eu l'honneur de faire un rapport favorable, a, pour la première fois, cette année, fait ses exercices annuels au camp, avec des résultats très-satisfaisants.

L'équipement du corps n'étant pas encore arrivé, à la date voulue pour les exercices, quoiqu'il fut attendu prochainement, l'officier commandant le détachement de l'artillerie canadienne prêta, avec mon approbation, les canons, harnachements, etc., qu'il avait sous ses soins, pour l'exercice annuel.

Le camp était situé à un point connu sous le nom de "Little Stony Mountain," à environ six milles à l'ouest de Winnipeg, et était organisé conformément aux ordres généraux relatifs aux exercices des batteries d'artillerie de campagne.

Je dois reconnaître les services que m'a rendus le lieutenant et capitaine titulaire Cotton, des troupes fédérales, dans l'inspection de ce corps et dans les arrangements préliminaires qu'il a fallu prendre pour les exercices de l'artillerie.

##### *La compagnie des carabiniers de South St. Andrew.*

Des circonstances locales ont empêché ce corps de faire ses exercices annuels; l'officier commandant est d'opinion, toutefois, qu'il peut être réorganisé (la période de temps prescrite pour l'enrôlement est maintenant expirée) au printemps, et pour cette raison, me rappelant aussi son efficacité par le passé, je recommande qu'il ne soit pas rayé de la liste.

##### *La compagnie d'infanterie de Kildonan.*

Ce corps n'a pas encore reçu son équipement et ses uniformes, et il n'a pu faire encore en conséquence ses exercices annuels. Toutefois, il fait volontairement un exercice par semaine, et je ne doute pas qu'il ne devienne très-efficace.

##### *Ecole militaire.*

Dans deux rapports successifs, j'ai fortement recommandé l'établissement d'une école militaire pour la province, à cette station, dans l'intérêt des troupes qui sont de service ici; car l'éloignement des écoles les plus rapprochées est dans bien des cas un obstacle insurmontable pour les officiers et sous-officiers et les empêche de se rendre aussi compétents que dans les autres provinces. C'est un besoin qui se fait vivement sentir.

*Armurier pour le district.*

J'ai déjà attiré votre attention sur le manque d'un armurier qui pourrait être très utile, et je permets de faire de nouveau allusion à ce sujet.

*Bâtiments militaires du gouvernement.*

On a fait les réparations nécessaires au fort Osborne, conformément aux ordres reçus au mois de novembre dernier. Les réparations ont été exécutées avec soin, et les hommes seront non-seulement logés, en hiver, d'une manière plus confortable que par le passé, mais il en résultera une économie considérable dans le chauffage.

*Poudrière.*

J'attire de nouveau votre attention sur la nécessité de construire une poudrière au fort Osborne. Les cartouches à canon sont maintenant placées dans les baraques, tandis que la poudre, faute d'un local plus convenable, est déposée dans les magasins temporaires en terre situés sur les bords de la rivière Assiniboine.

L'humidité de ce local endommage la poudre, qu'il faut placer ailleurs durant les inondations du printemps.

*Observations générales.*

La réduction des troupes à la fin de la dernière année financière, a tellement diminué l'effectif que le service des hommes est très-actif; il a encore été augmenté par le fait qu'il a fallu envoyer une escouade pour appuyer l'autorité civile, à un certain endroit, dans la partie nord de la province, où les autorités provinciales ont établi une ligne de quarantaine entre les districts visités ou non par la petite vérole.

La conduite des hommes qui ont fait ce service à un poste très-isolé, mérite des éloges; ils devaient surtout faire la patrouille et surveiller certaines routes; quoiqu'ils fussent peu nombreux ils ont fait ce service sans relâche jour et nuit, par des froids de 35 degrés au-dessous de zéro, lorsqu'ils n'étaient pas encore plus rigoureux pendant certaines heures de la journée. A ce sujet, je désire attirer respectueusement l'attention du major-général sur le zèle et le tact qu'a déployés l'enseigne Street, commandant l'escouade, dans l'accomplissement de ses devoirs et dans ses rapports avec les autorités civiles.

Comme mes rapports spéciaux concernant la formation de nouveaux corps locaux ont déjà traité d'autres matières relatives aux affaires militaires du district, il est inutile que je revienne de nouveau sur ce sujet.

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

W. OSBORNE SMITH, lieut.-col.,

S. A. G., district militaire No. 10.

Commandant les troupes fédérales de service au Nord-Ouest.

A l'adjudant général de la milice,  
Ottawa.



[A.]

FORT OSBORNE, WINNIPEG, 28 octobre 1876.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous informer que, de votre assentiment, j'ai fait exécuter la pratique annuelle du tir par le détachement dont j'ai le commandement, le 17 octobre 1876, avec des canons rayés de neuf se chargeant par la gueule. Le champ de tir que l'on a choisi convenait sous tous rapports, et était situé à cinq milles de Winnipeg. Voici le nombre des coups que l'on a tirés : dix coups avec des bombes communes et fusées à percussion, dix coups avec des bombes ordinaires, fusées réglées ; dix coups avec des obus à balles, fusées réglées. Portée : 1,400 verges.

C'est la première fois que l'artillerie de service ici fait son tir annuel, qui a été exécuté conformément aux règles de l'association de l'artillerie canadienne. Je suis d'avis que ces règles sont particulièrement bonnes et bien propres à donner une connaissance pratique du feu de l'artillerie et de ses effets à tous les sous-officiers et artilleurs. En conformité des règles ci-dessus mentionnées, j'ai choisi avec soin les sous-officiers et artilleurs les mieux exercés et les plus compétents pour en faire un détachement dont le nombre est proportionné au chiffre de l'effectif, et je suis heureux de pouvoir faire rapport que les résultats ont démontré que j'avais fait un bon choix. Les autres miliciens qui n'appartenaient pas au détachement ont suivi la pratique du tir, et on leur a enseigné aussi avec soin l'usage et l'application des projectiles et munitions de l'artillerie, et ils ont eu l'avantage de voir l'effet des projectiles qui ont été tirés.

Il est impossible d'exagérer les avantages que tous les sous-officiers et soldats ont retirés de la pratique annuelle avec les canons dont ils sont armés.

Je dois aussi ajouter que, pour me conformer au désir des sous-officiers et soldats de mon détachement, je me suis joint à l'association de l'artillerie du Canada, et que j'ai pris part au concours qui a eu lieu sous les auspices de cette association. Le fait d'offrir de faibles prix au concours produit de bons résultats, et a pour effet de faire donner à tous une plus grande attention à la pratique. Je vous transmets ci-joint un état (B) indiquant le nombre de points obtenus par chaque sous-officier et artilleur.

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

JOHN COTTON, lieutenant et capitaine titulaire,  
Commandant le détachement d'artillerie de service  
au Manitoba.

Au lieutenant-col. W. OSBORNE SMITH, C. M. G., S. A. G.

Commandant les troupes canadiennes dans le Nord-Ouest.

(B.)

POINTS faits par le détachement de l'artillerie de service au Manitoba avec des canons rayés de 9 se chargeant par la gueule, 8 quint., au tir annuel, 17 octobre 1876, chaque homme tirant trois coups, savoir : deux bombes ordinaires, une avec fusée réglée et une avec fusée à percussion, un obus à balles avec fusée réglée. Points etc., conformément aux règlements de l'association de l'artillerie fédérale. Portée, 1,400 verges

Chiffre de mérite.	Grade et nom.	Total.	Moyenne des points.	Moyenne du temps.	Observations.
1	Sergt.-major A. H. Peck.....	27	19	4 min. 6 secs.	Fort vent du nord-est soufflant en travers du champ de tir. Premier coup avec chaque projectile tiré par l'officier commandant le détachement.
2	Bombardier P. Murphy.....	25			
3	Canonnier J. Patmore.....	25			
4	Sergent F. McLeod.....	19			
5	Canonnier H. Harris.....	19			
6	Caporal L. Geldert.....	18			
7	Canonnier J. Robertson .....	15			
8	do D. Armstrong.....	13			
9	do H. Nimmo .....	10			
		171			

JOHN COTTON, lieut. et capitaine titulaire,  
Commandant le détachement d'artillerie en service dans Manitoba.

## ANNEXE

## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 1. Lieut.-col. J. B. TAYLOR, S.A.G.M.		Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.			
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.					
1er régiment de cavalerie .....		Lieut.-col. Cole, St. Thomas.....									
Troupe No. 1.....		Capt. Barnes, St. Thomas.....	3	55	2	28	London.....	14 oct..	8	Exercice au quartier-général de compagnie.	17
do No. 2.....		Capt. Peters, London.....	3	55	2	33	do .....	14 do	8		
do No. 3.....		Capt. Stewart, Mooretown.....	3	55	2	33	Mooretown..	6 do	8		
do No. 4.....		Capt. Murray, Kingsville.....	3	55	2	35	Kingsville....	28 sept.	8		
Batt. de campag. de London.....	1	Major Peters, London.....	6	75	5	74	London .....	27 oct..	12		
Batterie de cam- pagne de Wel- lington.....	1	Major McDonald, Guelph.....	6	75	5	74	Guelph.....	28 sept.	12	do	
7e bataillon.....	1	Capt. O'Brien, London.....	3	55	1	42	London. ....	29 nov.	8	Quart- gén. de compag.	
25e bataillon.....		Lieut.-col. O'Mal- ley.....									
Compagnie No. 2....		Capt. Watts, Vienna.....	3	55	2	37	Vienna .....	3 août.	8	do	
do No. 3....		Capt. Weisbrod, Aylmer.....	3	55	2	34	Aylmer .....	15 sept.	8		
do No. 4....		Capt. Backus, Wallacetown...	3	55	2	37	Wellington..	20 oct..	8		
do No 5....		Capt. Edgecombe, Port Stanley...	3	55	2	37	Port Stanley	11 juillet	8		



RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICIT MILITAIRE, No. 1.— <i>Suite.</i>		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
		Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.		Milles.	Mode.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.		Officiers.	Sous-officiers et soldats.				Officiers.	Sous-officiers et soldats.	
28e bataillon.....		Lient.-col. Smith, Stratford.....									
Compagnie No. 1		Capt. Lang, Stratford.....		3	55	2	40	Stratford.....	oct.	8	Exercice fait au quartier-général de la compagnie.
do No. 2		Capt. Dodd, Stratford.....		3	55	2	42	do .....	24 do	8	
do No. 3		Capt. McKnight, Ste. Marie.....		3	55	2	40	Ste. Marie...	2 sept.	8	
do No. 4		Capt. White, Ste. Marie.....		3	55	2	42	do .....	30 nov.	8	
do No. 5		Capt. Paisey, Blanshard.....		3	55	2	38	Kirkton.....	30 do	8	
do No. 6		Capt. Gourlay, Fullarton.....		3	55	2	38	Fullarton.....	23 do	8	
29e bataillon.....		Lient.-col. Peck, Galt.....									
Compagnie No. 2		Capt. Parker, Galt.....		3	55	2	42	Galt.....	27 oct....	8	do
do No. 3		Lient. Wilford, Crosshill.....		3	55	2	40	Cross Hill...	23 nov...	8	
do No. 4		Capt. Sharpe, Galt.....		3	55	2	42	Galt.....	23 do	8	
do No. 5		Capt. Phinn, Hespeler.....		3	55	1	42	Hespeler.....	11 do	8	
do No. 6		Capt. Zeigler, Berlin.....		3	55	2	37	Berlin.....	10 do	8	

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
									Champs de tir.	Chiffres de mérite.			
Bataillon.	Compagnie.												
24 heures.	36 heures.	Bonne.	Aucun.	Bon corps de musique.	Satisfaisante.	Exercice de peloton, de compagnie, et de tirailleurs.	Oui.				27 oct....	28 oct....	
do	do	do	do	do	do	do	do				23 nov..	24 nov..	
do	do	do	do	do	do	do	do				23 do ..	24 do ..	
do	do	do	do	do	do	do	do				11 do ..	11 do ..	
do	do	do	do	do	do	do	do				10 do ..	11 do ..	
											24 oct...	24 oct....	
											24 do ..	24 do ..	
											2 sept..	2 sept..	
											30 nov..	30 nov..	
											30 do ..	30 do ..	
											.....	24 do ..	

## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE		Cadre.	Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.			
No. 1.— <i>Suite.</i>			Corps.	Corps.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.					
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.	Au camp ou autrement.	Milles.	Mode.
30e bataillon.....		Lieut.-col. Clarke, Guelph.....										
Compagnie No. 1		Capt. Smith, Douglas.....	3	55	2	35	Douglas.....	8 juil...	8	Au quartier-général de la compagnie.		
do No. 2		Capt. Cleghorn, Guelph.....	3	55	2	40	Guelph.....	5 sept..	8			
do No. 3		Capt. Beattie, Fergus.....	3	55	2	40	Fergus.....	27 oct...	8			
do No. 4		Major McBride, Elora.....	3	55	2	42	Elora.....	11 juil...	8			
do No. 5		Capt. Winfield, Mount Forest.	3	55	2	40	Mt. Forest...	10 do ..	8			
do No. 6		Capt. Scott, Eramosa.....	3	55	2	39	Eramosa.....	29 sept..	8			
do No. 7		Capt. McCullough Erin.....	3	55	2	21	Erin.....	12 oct...	8			
do No. 8		Capt. Spence, Whittington....	3	55	2	42	Whittington	4 août.	8			
do No. 9		Capt. Thomson, Hollen.....	3	55	2	36	Hollen.....	7 juil...	6			
do No. 10		Capt. White, Arthur.....	3	55	1	35	Arthur.....	11 do ..	8			
32e bataillon.....		Lieut.-col. Sproat Walkerton.....										
Compagnie No. 1		Capt. Biggar, Southampton...	3	55	2	40	South'mpt'n	29 sept..	8	do		
do No. 2		Capt. Barker, Kincardine.....	3	55	2	35	Kincardine..	5 oct...	8			
do No. 3		Capt. Copeland, Lucknow.....	3	55	2	39	Lucknow....	19 do ..	8			
do No. 4		Capt. Mitchell, Paisley.....	3	55	2	36	Paisley.....	20 sept..	8			
do No. 5		Capt. Hunter, Walkerton.....	3	55	2	38	Walkerton...	5 oct ..	8			
do No. 6		Capt. Morton, Arran.....	3	55	2	42	Arran.....	29 sept..	8			
do No. 7		Capt. Kay, Belmore.....	3	55	2	37	Belmore.....	21 do ..	8			
do No. 8		Capt. Gillies, Teeswater.....	3	55	2	29	Teeswater...	5 oct...	8			

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

		Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bonâ fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champs de tir.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la completion des exercices.	REMARQUES.		
		Bataillon.	Compagnie.															
36 heures.	48 heures.	Bonne. Aucun.	Bonne. Aucun.	Très-bonne musique.	Satisfaisante.	Exercice de peloton, de compagnie et combat en tirailleurs.	Oui.											
do	do	do	do	do	do	do	do							29 sept.... 29 sept...	5 oct..... 6 oct.....	20 do..		
do	do	do	do	do	do	do	do							20 sept... 21 sept...	5 oct..... 6 oct.....	29 sept.... 29 sept...	21 do .. 22 do ..	
do	do	do	do	do	do	do	do							5 oct..... 6 oct.....	29 sept.... 29 sept...	21 do .. 22 do ..		
do	do	do	do	do	do	do	do							7 juillet. 8 juillet.	11 do ..	29 sept.... 29 sept...	5 oct..... 6 oct.....	
do	do	do	do	do	do	do	do							11 juillet 11 juillet.	11 do ..	29 sept.... 29 sept...	5 oct..... 6 oct.....	
do	do	do	do	do	do	do	do							27 oct.... 27 oct.....	11 do ..	29 sept.... 29 sept...	5 oct..... 6 oct.....	
do	do	do	do	do	do	do	do							5 sept.... 6 sept.....	11 do ..	29 sept.... 29 sept...	5 oct..... 6 oct.....	
do	do	do	do	do	do	do	do							8 juillet.	11 do ..	29 sept.... 29 sept...	5 oct..... 6 oct.....	



## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 1—Suite.			Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.			
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
26e bataillon.....		Lieut.-col. Attwood.....										
Compagnie No. 1...		Capt. Garnett, Delaware.....	3	55	2	42	Delaware.....	5 oct.....	8	Au quartier-général de la compagnie.		
do No. 2...		Capt. Lindsay, Strathroy.....	3	55	2	42	Strathroy.....	5 do ...	8			
do No. 3...		Major McMillan, Harrietsville....	3	55	2	39	Harrietsville	21 sept..	8			
do No. 4...		Capt. Brown, Thamesford.....	3	55	2	39	Thamesford..	22 juil..	8			
do No. 5...		Capt. McMillan, Lucan.....	3	55	2	40	Lucan.....	24 août..	8			
do No. 6...		Capt. Johnson, Park Hill.....	3	55	2	35	Park Hill....	24 do ..	8			
do No. 7...		Capt. Irwin, Strathroy.....	3	55	2	42	Strathroy....	5 oct.....	8			
do No. 8...		Capt. Wood, Arva.....	3	55	2	38	Arva.....	6 juillet.	8		Au quartier-général de la compagnie.	
Compagnie de Leamington...		Major Wilkinson										
Compagnie de Windsor...		Capt. Rice, Windsor.....	3	55	2	42	Leamington	7 juillet.	8	do		
			3	55	2	42	Windsor.....	20 do ..	8			

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

24 heures.	36 heures.	Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Conditions des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient bons / de enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champs de tir.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
Bonne.	Bonne.	Bonne.	Bonne.	Aucun.	Aucun.	Satisfaisante.	Exercice de peloton, de compagnie et combat en tirailleurs.	Exercice de peloton et de tirailleurs.	Oui.			Bataillon.	Compagnie.			
														5 oct.	5 oct.	
														5 do	5 do	
														21 sept.	21 sept.	
														22 juill.	22 juill.	
														24 août	24 août	
														24 do	24 do	
														5 oct.	5 oct.	
														6 juill.	7 juill.	
														7 juill.	7 juill.	
														20 do	7 do	

## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 2.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.		
Lient.-col. W. S. DURIE, S. A. G. M.		Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice			
Bataillon ou corps.	Compagnies Officier commandant et quartier-général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.				Au camp ou autrement.		
		Milles.	Mode.								
Corps de garde du Gouvern.-Général.....	Lient.-col. Denison, Toronto.....										
Troupe "A".....	Capt. Denison, Toronto.....	3	55	2	28	Toronto.....	9 oct.	8	Pas sous tente.		
" "B".....	Capt. Dunn, Toronto.....	3	55	2	27	do.....	9 do	8		Nil.	
	Etat-major.....	1								Nil.	
	Total.....	7	110	4	55						
2e régt. de cavalerie.....	Major Book, Oak Ridges.....										
Troupe No. 1.....	Major Gregory, Ste. Catherine.....	3	55	2	34	Au quartier-général des compagnies.	26 juin	8			
do No. 2.....	Capt. McConnell, Oak Ridges.....	3	55	2	30		27 do	8			
do No. 3.....	Capt. Elliott, Markham.....	3	55	2	30		28 do	8	Pas sous tente.		
do No. 4.....	Capt. Patterson, Grimsby.....	3	55	2	30		3 juill.	8		Nil.	
do No. 5.....	Capt. Marshall, Burford.....	3	55	2	30		27 juin	8		Nil.	
do No. 6.....	Capt. Brown, Queenston.....	3	55	2	30		9 oct.				
do No. 8.....	Capt. Buchner, Welland.....	3	55	1	30		21 sept.	8			
	Etat-major.....	9									
	Total.....	30	385	13	214						
Batterie de campagne.....	Major Gray, Toronto.....	6	75	5	74	Au quartier-général des batteries.	29 juin.	12	Dans les casernes New Fort		
do.....	Capt. Smith, Hamilton.....	6	75	4	75		26 do	12		Nil.	
do.....	Major King, Welland.....	6	75	1	61		18 sept.	12	En camp.	Nil.	
	Total.....	18	225	10	210						

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Coût quotidien des rations par tête en campement.		Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.		Conduite générale des corps.		Accidents.		S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.		Conditions des uniformes, armes et four-niments.		Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.		Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.		Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.		Champs de tir.		Exercice au tir.		Date de l'inspection.		Date de la complétion des exercices.		REMARQUES.							
do		do		do		do		do		do		do		do		do		do		do		do		do		do							
Aucun.		Aucun.		Bonne.		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.					
Bonne.		Bonne.		Chevaux blessés dans la troupe No 1. Rapp.		Deux chevaux blessés. Cas rapportés		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.					
Oui. 16 Bonne Oui. 25 Bonne		Pas de rapport.		Auc.		Auc.		Auc.		Auc.		Auc.		Auc.		Auc.		Auc.		Auc.		Auc.		Auc.		Auc.		Auc.					
Mouvements de bat- teries de campa- gne, tir à bombes et à boulets.		Mouvements de tir à pied et à cheval, mouvement de com- pagnie et tir à la cible.		Exercice à l'épée, combat en tirailleurs, à pied et à cheval, mouvement de com- pagnie et tir à la cible.		Exercice à l'épée, mouvements de compagnie et d'escadron.		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.		Aucun.					
do		do		do		do		do		do		do		do		do		do		do		do		do		do		do					
8 et 10 juillet. 6 do		10 juill. 6 do		10 sept.		28 sept.		10 oct.		12 oct.		10 do		12 do		10 oct.		12 oct.		10 do		12 do		10 oct.		12 oct.		10 do					
Inspecté par le lt.-col. Strange, inspecteur de l'ar- tillerie.		Inspecté par le lt.-col. Irwin, inspecteur de l'ar- tillerie.		Inspecté par le lt.-col. Villiers, major de brigade. Très-bon rapport de ces troupes.		Inspecté par le major-général commandant.		Inspecté par le lt.-col. Villiers. Très-bon rapport.		Inspecté par le lt.-col. Denison, major de brigade. Très-bon rapport.		Inspecté par le lt.-col. Villiers, major de brigade. Très-bon rapport de ces troupes.		Inspecté par le major-général commandant.		Inspecté par le lt.-col. Villiers. Très-bon rapport.		Inspecté par le lt.-col. Denison, major de brigade. Très-bon rapport.		Inspecté par le lt.-col. Villiers, major de brigade. Très-bon rapport de ces troupes.		Inspecté par le major-général commandant.		Inspecté par le lt.-col. Villiers. Très-bon rapport.		Inspecté par le lt.-col. Denison, major de brigade. Très-bon rapport.		Inspecté par le lt.-col. Villiers, major de brigade. Très-bon rapport de ces troupes.		Inspecté par le major-général commandant.		Inspecté par le lt.-col. Villiers. Très-bon rapport.	

## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 2.— <i>Suite.</i>			Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.			
			Officiers.	Sous-officiers et soldat.	Officiers.	Sous-officier et soldat.						
Batterie de place		Capt. Gibson, Toronto.....	3	55	}		S. Catherin's	11 nov..	8	Pas sous tente.	Nil.	Nil.
do		Major-tit. Hogg, Collingwood.....	3	55								
do		Lieut. See, Ste. Catherine.....	3	55								
		Total.....	9	165	1	42						
Ingénieurs.....	1	Capt. et lieut.-col. Scoble, Toronto.....	4	70	3	59	Toronto.....	2 sept....	8	Pas sous tente.	Nil.	Nil.
		Etat-major.....	1									
		Total.....	5	70	3	59						
2e batail. de carabiniers, Q.O.		Lieut.-col. Otter, Toronto.....					Toronto.....	25 sept.	8			
Compagnie No. 1.		Capt. Allan, Toronto.....	3	55	2	32	do	do	8			
do No. 2.		Capt. Buchan, Toronto.....	3	55	2	31	do	do	8			
do No. 3.		Capt. Roaf, Toronto.....	3	55	1	30	do	do	8			
do No. 4.		Major-tit. Miller, Toronto.....	3	55	2	37	do	do	8			
do No. 5.		Capt. Foster, Toronto.....	3	55	2	31	do	do	8			
do No. 6.		Capt. Hamilton, Toronto.....	3	55	2	30	do	do	8	do	Nil.	Nil.
do No. 7.		Capt. Bethune, Toronto.....	3	55	2	30	do	do	8			
do No. 8.		Capt. Nash, Toronto.....	3	55	2	34	do	do	8			
do No. 9.		Lieut. Langton, Toronto.....	3	55	2	32	do	do	8			
do No. 10.		Capt. Vandersmissen, Toronto.....	3	55	2	31	do	do	8			
		Etat-major.....	8		6		do	do	8			
		Total ....	38	550	25	318						

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.		Coût quotidien des rations par tête en campement.		Conduite générale des corps.		Accidents.		S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.		Condition des uniformes, armes et four-niments.		Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.		Si les soldats des différents corps étaient <i>boni fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.		Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.		Champs de tir.		Exercice au tir.		Date de l'inspection.		Date de la completion des exercices.		REMARQUES.		
24 heures.		Nil.		Bonne.		Aucun rapport.		Bonne.		Bonne.		Evolution de compagnie et de bataillon.		do		2, 4 et 500 verges.		Bataillon.		Compagnie.								
do	Nil.	Nil.	Nil.	Bonne.	Bonne.	Aucun rapport.																						
	do					Oui; 14 exécutants—bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants—très-bonne.																						
	do					Oui; 35 exécutants																						

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE, No. 2.—Suite.			Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.		Milles.	Mode.
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers	Sous-officiers et soldats.						
10e Royaux.....		Lt.-col. Stollery, Toronto.....					Toronto.....	8 juil...	8			
Batterie No. 1...		Capt. Anderson, Toronto.....	3	55	2	30	do .....	do .....	8			
do No. 2.....		Capt. Weston, Toronto.....	3	55	1	30	do .....	do .....	8			
do No. 3.....		Capt. Rolph, Toronto.....	3	55	2	30	do .....	do .....	8			
do No. 4.....		Lieut. De La Hooke, Toronto.....	3	55	1	30	do .....	do .....	8			
do No. 5.....		Capt. Flemming, Toronto.....	3	55	2	30	do .....	do .....	8			
do No. 6.....		Capt. Canavan, Toronto.....	3	55	2	30	do .....	do .....	8			
do No. 7.....		Capt. J. T. Thompson, Toronto.....	3	55	1	30	do .....	do .....	8			
do No. 8.....		Capt. Patterson, Toronto.....	3	55	2	30	do .....	do .....	8			
do No. 9.....		Lieut. Hill, Toronto.....	3	55	1	30	do .....	do .....	8			
do No. 10.....		Capt. F. Thompson, Toronto.....	3	55	2	29	do .....	do .....	8			
		Etat-major.....	8		6		do .....	do .....	8			
		Total.....	38	550	22	299						
12e bataillon.....		Lieut.-col. Norris, Aurora.....										
Compagnie No. 1...		Capt. Lea, Scarborough.....	3	55	2	34		26 juin.	8			
do No. 2.....		Capt. Strange, Aurora.....	3	55	2	25		26 do	8			
do No. 3.....		Capt. Bruce, King.....	3	55	2	25		26 do	8			
do No. 4.....		Capt. Lloyd, Newmarket.....	3	55	2	25		26 do	8			
do No. 5.....		Capt. Stevenson, Sutton.....	3	55	1	28		26 do	8			
do No. 6.....		Lieut. Tomlinson, Markham.....	3	55	1	40		15 nov...	8			
do No. 7.....		Capt. Wayling, Sharon.....	3	55	2	25		26 uin..	8			
do No. 8.....		Capt. Eckardt, Unionville.....	3	55	2	20		26 do	8			
		Etat-major.....	8		4							
		Total.....	32	440	18	222						

Pas sous tente.

Aucun.

Aucun.

Pas sous tente.

Aucun.

Aucun.

Quartier-général des compagnies.

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.		Coût quotidien des rations par tête en campement.		Conduite générale des corps.		Accidents.		S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.		Conditions des uniformes, armes et fourniments.		Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.		Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.		Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.		Exercice au tir.		Date de l'inspection.		Date de la complétion des exercices.		REMARQUES.			
24 heures.		Aucun.		Bonne.		Aucun rapport.		Oui; 30 exécutants—Très-bonne.		Très-passable.		Mouvements de compagnie et de bataillon.		Oui.		Bataillon.		Compagnie.									
24 heures.		Aucun.		Bonne.		Aucun rapport.		Oui; 30 exécutants—Très-bonne.		Très-passable.		Mouvements de compagnie et de bataillon.		Oui.		15-65		31 août.		31 août.		Ce régiment est beaucoup amélioré; composé d'un beau corps d'hommes; très-bonnes évolutions.					
																.....		31 do		31 do							
																.....		31 do		31 do							
																.....		31 do		31 do							
																.....		31 do		31 do							
																.....		31 do		31 do							
																.....		31 do		31 do							
																.....		31 do		31 do							
																.....		31 do		31 do							
																.....		31 do		31 do							
24 heures.		Aucun.		Bonne.		Aucun rapport.		Oui; 20 exécutants—Très-bonne. Tel que rapporté.		Etat et condition très-passable.		Exercice de compagnie et de tirailleurs.		Oui.		Six cles. à 200 et 400, et deux à 400 et 500 vgs.		12-95		9-47		1er juil.		1er juil.		Inspecté par l'officier commandant et les officiers de campagne du régiment. Rapporté favorablement. Meilleur tireur du bataillon, Serg. Redford, Cie. No. 1.—41 points. Meilleure Cie. au tir; Cie. No. 6.—17-26 points.	
																.....		10-40		1er do		1er do					
																.....		15-44		1er do		1er do					
																.....		14-62		1er do		1er do					
																.....		10-32		1er do		1er do					
																.....		17-26		19 nov.		19 nov.					
																.....		12-16		1er juil.		1er juil.					
																.....		14-00		1er do		1er do					



## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 2.— <i>Suite.</i>		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.		
									Officiers.	Sous-officiers et soldats.
13e bataillon.....	Lieut.-col. Skinner, Hamilton..									
Cie. No. 1.....	Capit. et lieut.-col. Gibson, Hamilton .....	3	55	2	35	Hamilton.	10 oct...	8	Pas sous tentes.	Aucun. Aucun.
do No. 2.....	Lieut. Bernard, Hamilton .....	3	55	2	34		10 do	8		
do No. 3.....	Capit. Armstrong, Hamilton .....	3	55	2	24		10 do	8		
do No. 4.....	Capit. McLaren, Hamilton .....	3	55	2	38		10 do	8		
do No. 5.....	Capit. Caddy, Hamilton .....	3	55	2	33		10 do	8		
do No. 6.....	Major-Tit. Moore, Hamilton .....	3	55	2	38		10 do	8		
	Etat-major.....	8	.....	4	.....					
	Total .....	26	330	16	202					
19e bataillon.....	Lieut.-col. Currie, Ste. Catherine .....					Quartier-maître des compagnies.			do	Aucun. Aucun.
Cie. No. 1.....	Major-Tit. Thompson, Niagara ...	3	55	2	45		9 oct...	8		
do No. 2.....	Enseig. Day, Ste. Catherine.....	3	55	1	42		9 do	8		
do No. 3.....	Capit. Carlisle, Ste. Catherine..	3	55	2	38		9 do	8		
do No. 4.....	Maj.-Tit. Walker, Beamsville .....	3	55	2	42		9 do	8		
do No. 5.....	Capit. Brennan, Ste. Catherine..	3	55	1	42		9 do	8		
do No. 6.....	Capit. Hiscott, Virgil.....	3	55	2	42		9 do	8		
	Etat-major.....	7	.....	.....	.....					
	Total .....	25	330	10	251					

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique; nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
								Chiffre de mérite.				
								Bataillon.	Compagnie.			
								Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champ de tir.			
24 heures.	Nil.	Bonne.	Aucun.	Oui; 33 exécutants—très-bonne.	Très-passable	Exercice de tirailleurs et mouvements de bataillon.	Oui.			30 nov.	30 nov.	A été inspecté dans la salle d'exercice du bataillon. Réunion très bonne. Apparence très militaire.
do	do	do	do	do	do	do	do			30 do	30 do	
do	do	do	do	do	do	do	do			30 do	30 do	
do	do	do	do	do	do	do	do			30 do	30 do	
do	do	do	do	do	do	do	do			30 do	30 do	
do	do	do	do	do	do	do	do			30 do	30 do	
Inspecté par le major-général commandant.				Oui; 18 exécutants—bonne. Tel que rapporté.		Inspecté par le major-général commandant.	do			13 oct.	13 oct.	Inspecté par le major-général commandant.
do	do	do	do	do	do	do	do			13 do	13 do	
do	do	do	do	do	do	do	do			13 do	13 do	
do	do	do	do	do	do	do	do			13 do	13 do	
do	do	do	do	do	do	do	do			13 do	13 do	
do	do	do	do	do	do	do	do			13 do	13 do	



fait les exercices annuels de 1876 77. *Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.		REMARQUES
Cout quotidien des rations par tête en campement.		
Conduite générale des corps.		Date de la complétion des exercices.
Accidents.		
S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.		Date de l'inspection.
Condition des uniformes, armes et four-niments.		
Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.		Date de la complétion des exercices.
Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.		
Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.		Date de la complétion des exercices.
Champ de tir.		
Exercice au tir.		Date de la complétion des exercices.
Bataillon.	Chiffre de mérite.	
Compagnie.		
24 heures.		
Nil.		
Bonne.		
Aucun.		
Oui ; 22 exécutants—bonne, tel que rapporté.	Oui ; 21 exécutants—bonne, tel que rapporté.	
Très-passable—pas d'avresac.		
Exercice de compagnie et de tirailleurs.		
Oui.		
5 oct.	5 oct.	
23 sept.	23 sept.	
30 do	30 do	Inspecté par l'officier commandant le régiment. Rapports favorables.
28 do	29 do	
3 oct.	3 oct.	
28 sept.	28 sept.	
29 do	29 do	
		Non requis de faire l'exercice annuel, 1876-77

## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 2.— <i>Suite.</i>			Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.			
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
34e bataillon		Lt.-col. Wallace, Whitby										
Compagnie No. 1		Capt. Fothergill, Whitby	3	55								
do No. 2		Capt. Smith, Oshawa	3	55								
do No. 3		Capt. Farewell, Oshawa	3	55								
do No. 4		Capt. Patterson, Beaverton	3	55								
do No. 5		Capt. et Lt.-col. McMillan, Port Perry	3	55								
do No. 6		Capt. White, Brooklyn	3	55								
do No. 7		Capt. Lumsden, Cannington	3	55								
		Etat-major	7									
		<b>Total</b>	<b>28</b>	<b>385</b>								
35e bataillon		Lt.-col. McKenzie, Barrie										
Compagnie No. 1		Lieut. Rawson, Barrie	3	55	1	31		11 sept.	8			
do No. 2		Capt. Hamilton, Collingwood	3	55	2	38		31 juill.	8			
do No. 3		Capt. Cook, Cookstown	3	55	2	42		18 oct.	8			
do No. 4		Capt. Ward, Vespra	3	55	1	40		11 sept.	8			
do No. 5		Capt. McKenzie, Barrie	3	55	2	42		11 do	8			
do No. 6		Capt. Clark, Oro	3	55	1	41		8 nov.	8			
do No. 7		Capt. Burnett, Orillia	3	55	2	30		11 juill.	8			
do No. 8		Lt. Sutherland, Bond Head	3	55	1	42		25 sept.	8			
do No. 9		Capt. McLaren, Rosemont	3	55	2	41		25 oct.	8			
do No. 10		Lieut. Anderson, Wyebridge	3	55	1	36		3 juill.	8			
		Etat-major	8		8							
		<b>Total</b>	<b>38</b>	<b>550</b>	<b>23</b>	<b>383</b>						

Au quartier-général des companies.

Pas sous tente.

NIL.

NIL.

fait les exercices annuels de 1876-77.

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient bons / de enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la compléation des exercices.	REMARQUES.	
									Bataillon.	Compagnie.				
24 heures.	Aucun.	Bonne.	Pas de rapport.	Oui ; 16 exécutants—bonne, tel que rapporté.	Armes et fourniments en assez bonne condition ; de nouveaux habillements sont requis.	Exercice de compagnie et de bataillon.	Oui.						Exempté de l'exercice annuel de 1876-77.	
										.....	14 sept.			
										.....	10 août.	10 août.		
										.....	21 oct.	21 oct.	Cinq compagnies ont été inspectées par le Lt. col. Denison, major de brigade—le reste par l'officier commandant et l'officier de l'état-major du régiment. Rapport favorable.	
										.....	14 sept.	14 sept.		
										.....	14 do.	14 do.		
										.....	11 nov.	11 nov.		
										.....	17 juill.	17 juill.		
										.....	28 sept.	28 sept.		
										.....	8-68	28 oct.	28 oct.	
										.....	28 juill.	11 juill.		

## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 2.— <i>Suite.</i>			Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement	Milles.   Distances du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Mode.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.		
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officier et soldats.					
36e bataillon.....		Lt.-col. Gracy, Brampton.....									
Compagnie No. 1		Capt. Scott, Brampton.....	3	55							
do No. 2		Capt. Parsons, Orangeville.....	3	55							
do No. 3		Capt. Tye, Brampton.....	3	55							
do No. 4		Lieut. Wolfe, Albion.....	3	55							
do No. 5		Capt. Brewster, Alton.....	3	55							
do No. 6		Capt. Smith, Elba.....	3	55							
do No. 7		Capt. Allen, Mono Mills.....	3	55							
do No. 8		Capt. McCollum, Tullamore.....	3	55							
do No. 9		Charleston.....	3	55							
		Etat-major.....	8								
		Total.....	35	495							
37e bataillon.....		Lieut.-col. Davis, York.....									
Compagnie No. 1		Capt. Williamson, York.....	3	55	2	29			8		
do No. 2		Capt. Nelles, Caledonia.....	3	55	2	30			8		
do No. 3		Capt. Glenn, Hagerville.....	3	55	2	30			8		
do No. 4		Capt. Ryan, Hillsville.....	3	55	2	30			8		
do No. 5		Capt. Goodwin, Cheapside.....	3	55	2	28			8		
do No. 6		Capt. Whiddon, Caledonia.....	3	55	1	25			8		
do No. 7		Capt. Musson, Mount Healey.....	3	55	2	30			8		
		Etat-major.....	8		5				8		
		Total.....	29	385	18	202					
							Au quartier-général de la compagnie.	21 juin.		Pas sous tente.	Nil.
											Nil

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

24 heures.	Aucun.	Bonae.	Aucun rapport.	Oui, 14 exécutants—bonne, tel que rapporté.	Très passable.	Exercices de peloton et de compagnie—manipement des armes et exercice de tirailleurs.	Enrôlés.							23 juin.	24 juin.	Inspecté par l'officier commandant le régiment. Rapport favorable.	N'a pas été requis de faire l'exercice annuel de 1876-77.	REMARQUES.
Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient bon à l'âge enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champs de tir.	Bataillon.	Compagnie.	Chiffre de mérite.	Exercice au tir.	Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.			



## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 2.— <i>Suite.</i>			Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.		
Bataillon ou corps.			Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cice.					
Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.		Officiers.	Sous-officiers et soldats.		Officiers.				Sous-officiers et soldats.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cice.
	Officiers.			Sous-officiers et soldats.			Officiers.		Sous-officiers et soldats.					
38e bataillon.....	Lieut.-col. Dickie Brantford .....													
Compagnie No. 1 ...	Capit. Cox, Paris Brantford .....		3	55	2	30				31 oct...	8			
do No. 2 ...	Capitaine Kerr, Brantford .....		3	55	2	30				23 do	8			
do No. 3 ...	Capit. Wilkes, Brantford .....		3	55	1	29				23 do	8			
do No. 4 ...	Capit. Bellachey, Brantford .....		3	55	2	30				23 do	8			
do No. 5 ...	Capit. Wetmore, Burford .....		3	55	2	30				19 do	8			
do No. 6 ...	Drumbo.....		3	55	2	30				17 do	8			
	Etat-major .....		7		2									
	Total .....		25	330	13	179								
Au quartier-général de la compagnie.														
39e bataillon.....	3 Lieut.-col. Mabee Simcoe.....													
Compagnie No. 1 ...	Capit. Coombs, Simcoe.....		3	55										
do No. 2 ...	Capit. Thompson, Villa Nova.....		3	55										
do No. 3 ...	Capit. Ryan, Port Rowan .....		3	55										
do No. 4 ...	Capit. Morgan, Walshingham...		3	55										
do No. 5 ...	Capit. Yerks, Waterford .....		3	55										
do No. 6 ...	Capit. Matheson. Simcoe.....		3	55										
do No. 7 ...	Capit. Green, Windham Cen- tre.....		3	55										
do No. 8 ...	Capit. Crysler, Fredricksburgh		3	55										
	Etat-major .....		8											
	Total .....		32	440										
Pas sous tente.														
Aucun.														
Aucun.														

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Tempis pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Cout quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Natur des évolutions à l'inspection et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient bons fide enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champs de tir.	Exercice au tir.	Chiffres de mérite.	Bataillon.	Compagnie	Date de l'inspection.	Date de la complition des exercices.	REMARQUES.
24 heures.	Nil.	Bonne.	Aucun.	Oui ; 21 exécutants—bonne, tel que rapporté.	do	Evolutions de compagnie et de bataillon.	do						3 nov..	3 nov..	Inspecté les compagnies Nos. 2, 3 et 4 à Brantford ; bonne réunion ; très fermes ; bon mouvements ; beaucoup améliorés.	
													30 oct..	30 oct..		
													30 do	30 do		
													30 do	30 do		
													22-09	22 sept..		
													20 oct..	20 oct..		
																Non requis de faire l'exercice annuel, 1876-77.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 2—Suite.			Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Mode.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.			
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
44e bataillon		Lt.-col. Barnett, Clifton										
Compagnie No. 1		Capt. Bender, Drummondville	3	55			Au quartier-général des compagnies.					
do	No. 2	Capt. James, Thorold	3	55	2	42		16 nov.	8			
do	No. 3	Capt. M. J. Beam, Chippawa	3	55	2	42		16 do	8			
do	No. 4	Cpt. Newbigging, Fort Erie	3	55	1	42		20 do	8			
do	No. 5	Capt. Hamilton, Welland	3	55								
do	No. 6	Capt. Tattersall, Clifton	3	55								
do	No. 7	Capt. J. G. Beam, Stevensville	3	55	2	42		20 nov.	8			
do	No. 8	Capt. Haney, Fenwick	3	55	2	42		20 do	8			
		Etat-major	7									
		Total	31	440	9	210				Pas sous tente.	Nil.	Nil.
77e bataillon		Lt.-col. Brown, Dundas					do					
Compagnie No. 1		Capt. Ogg, Dundas	3	55	2	33		11 sept.	8			
do	No. 2	Capt. McMonies, Waterdown	3	55	2	28		9 nov.	8			
do	No. 3	Capt. Hoey, Binbrook	3	55	2	36		9 oct.	8			
do	No. 4	Capt. Bertram, Rockton	3	55	2	25		14 nov.	8			
do	No. 5	Capt. Carpenter, Saltfleet	3	55	2	42		11 sept.	8			
do	No. 6	Lient. Walker, Glanford	3	55	2	39		11 do	8			
		Etat-major	7									
		Total	25	330	12	203				do	Nil.	Nil.
Comp. indépendante de carab., Sault Ste. Marie	1	Capt. Wilson, Sault Ste. Marie.	3	55								
		Total, district militaire No. 2.	530	7,335	215	3,290						

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la completion des exercices.	REMARQUES.
								Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champ de tir.			
								Bataillon.	Compagnie.			
24 heures.	Nil.	Bonne.	Aucun.	Oui ; 22 exécutants—bonne, tel que rapporté.	Très-passable.	Exercice de compagnie.	Oui.			24 nov.	24 nov.	Les compagnies Nos. 1, 5 6 n'ont pas fait leur exercice annuel. Le reste inspecté par le Lt.-col. Villiers, major de brigade. Rapport favorable.
	Nil.	Bonne.	do	Oui ; 24 exécutants—très-bonne, tel que rapporté.	do	do	do			23 do	23 do	
	do	do	do	do	do	do	do			23 do	23 do	
										23 nov.	23 nov.	
										24 do	24 do	
										14 sept.	14 sept.	Inspecté par le Lieut.-col. Brown, commandant le régiment. Rapport favorable.
										13 nov.	13 nov.	
										12 oct.	12 oct.	
										17 nov.	17 nov.	
										13 sept.	14 sept.	
										14 do	14 do	
												Exercice annuel non exécuté.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 2. Lt.-col. B. VAN STRABUENZIE, S. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.			Nombre de jours d'ex- cise
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.			Milles.	Mode.	
48e bataillon, Lennox and Addington.....		Lieut. - col. S. Fairfield, Odessa									
Compagnie No. 1		Lieut. Cox, Jamesworth....	2	42	1	42	Jamesworth	28 juill.	8	Pas de billets de logement.	Nil.
do No. 2		Capt. R. McLean, Clark's Mills....	2	42	1	36	Clark's Mills	1er do	8		
do No. 3		Capt. J. F. Booth, Odessa.....	2	42	1	38	Odessa	8 do	8		
do No. 4		Capt. J. Murray, Ile Amherst....	2	42	1	38	Ile Amherst	20 sept.	8		
do No. 5		Capt. A. Amey, Enterprise.....	2	42	1	34	Enterprise	7 juill.	8		
do No. 6		Capt. J. Amey, Odessa.....	2	42	1	42	Odessa	8 do	8		
		Etat-major.....	8		2						
		Total .....	20	252	8	230					
49e bataillon.....		Lieut.-col. Browe M. P., Belleville									
Compagnie No. 1		Capt. Harrison, Belleville.....	2	42	2	40	Belleville	10 oct.	8	Cité...	Nil.
do No. 2		Capt. Fidan, Sterling.....	2	42							
do No. 3		Major Vandervort Sydney.....	2	42	2	40	Sydney	19 oct.	8		
do No. 4		Capt. Hungerford Madoc.....	2	42							
do No. 5		Capt. Lennox, Melrose.....	2	42	2	42	Melrose	22 oct.	8		
		Etat-major.....	8		3						
		Total .....	18	210	7	122					

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

		Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Condit <sup>n</sup> générale des corps.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bonâ fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.		Exercice au tir.		Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
		Codit quotidien des rations par tête en campement.	Accidents.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champs de tir.	Bataillon.	Compagnie.		
6	6 heures. 1 heure.	Bonne. Aucun.	Bonne. Aucun.	6 heures.	0				
		20 musiciens—bonne.	Oui; 16 musiciens—passable.	Uniformes passables; armes et fourniments passables.	Uniformes passables; armes et fourniments passables.	Nos. 1, 2, 3 et 6. Evolutions de compagnie, manie- nement des armes et tir, passable.—No. 4. Evolutions de compagnie, manie- ment des armes et tir, mal; en tirailleurs mé- dicoere.—No. 5. Evolutions de com- pagnie, passable.	Oui.		
		Uniformes, presque usés; armes et fourniments, passables.							
		No. 1. Evolutions de compagnie, bien; manie- ment des armes et tir, mal; en tirailleurs mé- dicoere.—No. 5. Evol. de compagnie passable; ma- nie- ment des armes et tir, mal; en tirailleurs, médio.							
		do							
		Aucun. 42				Aucun. 1	Aucun. 3	Aucun.	
		200, 400 et 500 verges.				200, 400 et 500 verges.		17 39	
		31-23				21-42	15 juil...	15 juil...	Ce bataillon fut inspecté par le député-adjutant- Général.
		28 nov.				12-90	14 do	14 do	
		29 do				22-78	15 do	15 do	
		1er nov.				21-00 5-04	21 sept. 13 juil...	21 sept. 13 juil...	
						20-42	15 do	15 do	N'a pas fait l'exercice. Inspecté par le major de brigade. N'a pas fait l'exercice.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 3.— <i>Suite.</i>			Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.		
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.				Milles.	Mode.
57e bataillon.....		Lieut. - col. E. Poole, Peterboro'									
Compagnie No. 1		Capt. W. Johnston, Peterboro'	2	42	2	38	Peterboro'	20 juil...	8	Au quartier-général de la compagnie.	
do No. 2		Capt. J. Kennedy Peterboro'.....	2	42	2	41	do ...	4 sept.	8		
do No. 3		Capt. J. Burnham Peterboro'.....	2	42	2	31	do ...	4 do	8		
do No. 4		Capt. W. Green, Ashburnham ...	2	42	2	42	Ashburnh'm	2 do	8		
do No. 5		Capt. T. Grover, Norwood.....	2	42	2	34	Norwood.....	7 do	8		
do No. 6		Capt. J. Howard, Hastings.....	2	42	1	42	Hastings.....	20 août..	8		
		Etat-major.....	8	.....	2	.....					
		Total .....	20	252	13	228					
45e bataillon, <sup>9</sup> Durham Ouest.....		Lieut.-col. F. Cubitt, Bowmanville.....									
Compagnie No. 1		Capt. W. Scott, Bowmanville.....	2	42	2	32	Bowm'nville	1er juil.	8	Dans la cité	
do No. 2		Capt. J. Kennedy Chûtes Fénélon.....	2	42	2	41	Chûtes Fénélon.....	1er do	8		
do No. 3		Capt. J. Hughes, Burtonville.....	2	42	2	42	Cartwright..	1er do	8		
do No. 5		Capt. W. Cottingham, Omemee..	2	42	2	39	Omemee.....	1er do	8		
do No. 6		Capt. J. Thurkell, Lindsay.....	2	42	2	42	Lindsay.....	1er do	8		
do No. 7		Lieut. Stanton, Kendall.....	2	42	2	29	Kendall.....	1er do	8		
		Etat-major.....	8	.....	2	.....					
		Total .....	20	252	14	225					





## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Mode.
No. 3.—Suite.		Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice,			
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
46e bataillon, ... East Durham ...		Lieut.-col. A. Williams, Port Hope.....									
Compagnie No. 2 ...		Capt. Dingwall, Port Hope.....		2	42	2	35	Port Hope...	12 juillet	8	Quartier-général de la compagnie. Nil.
do No. 3 ...		Major F. Benson, Port Hope.....		2	42	2	42	do ...	12 do	8	
do No. 4 ...		Capt. J. Hunter, Millbrook.....		2	42	2	36	Millbrook.....	12 do	8	
do No. 5 ...		Capt. J. Dundas, Springville.....		2	42	2	*42	Springville..	12 do	8	
do No. 6 ...		Capt. J. Preston, Lifford.....		2	42	2	42	Lifford.....	15 do	8	
do No. 7 ...		Major titulaire J. McDermott, Janetville.....		2	42	2	41	Janetville ...	14 do	8	
		Etat-major.....		8	.....	2	.....				
		Total .....		20	252	14	238				
47e bataillon..... Frontenac.....		Lieut.-col. G. Kirkpatrick, Kingston.....									
Compagnie No. 1 ...		Capt. R. Hewton, Battersea.....		2	42	2	40	Battersea ...	10 sept...	8	do Nil.
do No. 2 ...		Capt. W. Hunter, Inverary.....		2	42	2	41	Inverary ...	28 juin ..	8	
do No. 3 ...		Capt. W. Spooner, Eglinberg.....		2	42	2	42	Elginburg...	30 do ..	8	
do No. 4 ...		Capt. T. Kelly, Portsmouth.....		2	42	2	42	Portsmouth.	6 juillet	8	
do No. 5 ...		Capt. J. Byrne, Barriefield.....		2	42	2	42	Barriefield...	6 do	8	
do No. 6 ...		Capt. J. Radford, Wolfe Island ...		2	42	2	33	Wolfe Island	20 oct....	8	
do No. 7 ...		Capt. A. Carscalen, Harrow-smith.....		2	42	2	42	Harr'wsmith	4 sept....	8	
		Etat-major.....		8	.....	2	.....				
		Total .....		22	294	16	282				

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

6 heures.		6 heures.		1 heure.		Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
Bonne.	Médiocre.	Bonne.	Médiocre.	Bonne.	Médiocre.									Champs de tir.	Chiffre de mérite.			
Bonne.	Aucun.	Bonne.	Aucun.	Bonne.	Aucun.													
Bonne.	Médiocre.	Bonne.	Médiocre.	Bonne.	Médiocre.													
No. 1.—Exercice de compagnie, excellent.	No. 1.—Exercice de compagnie, excellent.	No. 2, 3.—Exercice de compagnie, bien; manie-ment des armes et exercice de tirailleurs, bien exécutés.	No. 2, 3.—Exercice de compagnie, bien; manie-ment des armes et exercice de tirailleurs, bien exécutés.	No. 4, 5.—Exerc. de comp., pass. No. 6.—Exerc. de comp., maniem. des armes, pass. No. 7.—Exerc. de comp., ma-niement des armes et exercice de tirailleurs, bien.	No. 4, 5.—Exerc. de comp., pass. No. 6.—Exerc. de comp., ma-niement des armes et exercice de tirailleurs, bien.													
do	do	Oui.	Oui.															
Aucun.	Aucun.	N'ont pas fait l'exercice.	N'ont pas fait l'exercice.															
200, 400 verges. 500 verges.	200, 400 verges. 500 verges.	N'a pas tiré.	N'a pas tiré.															
19-36	16-21	22-41	19-14	21 sept.	21 sept.	20 juill.	20 juill.											
8 sept.	5 juill.	24 do	5 do	5 do	5 do	20 do	20 do											
28 oct.	22 do	28 oct.	22 do	19 do	19 do	20 do	20 do											
8 sept.	28 oct.	24 do	24 do	19 do	19 do	20 do	20 do											
8 sept.	21 sept.	do	do	19 do	19 do	20 do	20 do											
do	Inspecté par le D.A.G.	do	Inspecté par le D.A.G.	19 do	19 do	20 do	20 do											
do	N'a pas fait l'exercice.	do	N'a pas fait l'exercice. Pas de champ de tir.	19 do	19 do	20 do	20 do											
do	do	do	do	19 do	19 do	20 do	20 do											
do	do	do	do	19 do	19 do	20 do	20 do											

## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 3—Suite.		Cadre.	Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion et moyen de transport.		
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.		Nombre de jours d'exercice.	Milles.	Mode.
16e bataillon, Prince-Edouard		Lt.-col. W. Ross, Picton									
Compagnie No. 1		Capt. J. Fralick, Picton	2	42							
do	No. 2	Capt. W. Patterson, Wellington	2	42							
do	No. 3	Capt. A. R. McDonald, Consecon.	2	42							
do	No. 4	Capt. M. Ostrander, Milford	2	42							
do	No. 5	Capt. Alva. Vanduson, Milford	2	42							
do	No. 6	Capt. E. W. Johnson, Picton	2	42							
do	No. 7	Capt. W. A. Patterson, Amel'sburg	2	42							
do	No. 8	Capt. W. R. Dempsey, Rednersville	2	42							
		Etat-major	8								
		Total	24	336							
40e bataillon, North'mberland		Lt.-col. W. Smith, Cobourg									
Compagnie No. 1		Major V. Gravelly, Cobourg	2	42							
do	No. 2	Capt. G. Guillet, Cobourg	2	42	2	42	Cobourg	Nov	8	Cité	Marche.
do	No. 3	Capt. R. H. Bonnycastle, C'bellford	2	42							
do	No. 4	Capt. C. Butler, Brighton	2	42	2	42	Brighton	Sept	8	Salle d'exercic.	2 Marche.
do	No. 5	Major titu. C. Clifford, Cold Springs	2	42							
do	No. 6	Capt. R. J. Rogers, Grafton	2	42							
do	No. 7	Capt. A. Vars, Colborne	2	42							
do	No. 8	Capt. W. Duncan, Castleton	2	42							
do	No. 9	Capt. Hurlburt, Warkworth	2	42							
		Etat-major	8		2						
		Total	26	378	6	84					



RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 3.— <i>Suite.</i>			Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.			
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officier et soldats.						
14 <sup>e</sup> bataillon carab. du P.G.		Lt.-col. D. Callaghan, Kingston										
Compagnie No. 1		Capt. Gorden, Kingston	2	42	2	42	Salle d'exercice Kingston	18 juin.	8			
do No. 2		R. W. Barrow, Kingston	2	42		42	do	18 do				
do No. 3		J. W. Power, Kingston	2	42	2	42	do	18 do	8			
do No. 4		Wilkinson, Kingston	2	42	2	42	do	18 do	8			
do No. 5		E. H. Dickson, Kingston	2	42	2	42	do	18 do	8			
do No. 6		P. Bajus, Kingston	2	42	2	42	do	18 do	8			
		Etat-major	8		2							
		Total	20	252	12	210						
15 <sup>e</sup> bataillon d'infanterie légère d'Argyle.		Lt.-col. Campbell, Belleville										
Compagnie No. 1		Capt. J. A. Crozier, Belleville	2	42								
do No. 2		Capt J.D. Clarke, Belleville	2	42								
do No. 3		Capt. A. Farly, Belleville	2	42								
do No. 4		Cpt. L. A. Appleby, Shannonville	2	42								
do No. 5		Lieut. W. Buller, Belleville	2	42								
do No. 6		Major Dunough, Belleville	2	42								
		Etat-major	8									
		Total	20	252								

Dans la cité.  
Nil.  
Nil.

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Conditions des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bonâ fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
									Bataillon.	Compagnie.			
3 heures.	Aucun.	Bonne.	Aucun.	Cuirre; 16 musiciens. Coût, \$1,100.	Ceux vus à la parade étaient en bon ordre.	Manœuvres de bataillon sous le colonel, bien. Maniement des armes sous le capitaine Smythe, adjudant, bien exécuté. Exercice de tirailleurs, bien.	Oui.	Aucun.	200, 400 et 500 verges.	11-84	9-51 13 juill. 13 juill.	13 do 13 do	Inspectées par le D. A. G. Non appelée.
											8-00 13 do 13 do	13 do 13 do	Inspecté par le D. A. G.
											7-35 13 do 13 do	13 do 13 do	
											7-66 13 do 13 do	13 do 13 do	
											11-70 13 do 13 do	13 do 13 do	Ce bataillon n'a pas été requis de faire l'exercice cette année.



fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	2 jours à Cobourg.	
Coût quotidien des rations par tête en campement.	35 cents.	
Conduite générale des corps.	Bonne.	
Accidents.	Aucun.	
S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Oui; 16 musiciens, à cheval.	
Condition des uniformes, armes et fourniments.	Très-bonne—armes et fourniments.	
Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Défilé au pas, trot et galop; diverses manœuvres bien exécutées; exercice au sabre sous le lt.-col. D'Arcy Boulton bien exécuté.	
Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Oui.	
Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Aucun de la troupe No. 1 n'avait fait l'exercice.	
Champs de tir.	200, 300 et 400 verges.	
Bataillon.		
Compagnie.	17 60	
Exercice au tir.	21 sept... 23 sept...	
Date de l'inspection.	4 juil... 4 juil...	
Date de la compléation des exercices.	4 do .. 4 do ...	
REMARQUES.	Pas fait l'exercice. Inspectée par le D. A. G., etc.	Non appelée pour l'exercice. Inspectée par le D. A. G. L'équipement de la troupe No. 1 est maintenant complet.



RAPPORT d'inspection des corps qui on

DISTRICT MILITAIRE. No. 3.— <i>Suite.</i>		Cadre.	Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.			
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercices.		Milles.	Mode.		
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.				Officiers.			Sous-officiers et soldats.	
Batterie de campagne, Kingston		Lt.-col. Kirkpatrick, Kingston	6	75, et 62 chevaux.	5	55, et 28 chevaux.	Kingston.....	1er sept.	12	Au camp.	5	do
Batterie de campagne, Durham.		Capt. W. Graham, Port Hope.....	6	75, et 62 chevaux.	6	74, et 28 chevaux.	Port Hope.....	.....	12	do	1	do
Batterie de Garnison, Cobourg.		Capt. Dumble, Cobourg .....	2	42	2	36	Cobourg.....	19 juin..	8	Avec billets.	1	do
Batterie de place Port Hope.....		Lieut. Wallace, Port Hope.....	2	42	1	34	Port Hope...	21 sept.	8	do	1	do

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

2 heures.	2 hrs. à Cobourg	2 jours à Port Hope.	1 journée à Kingston.	Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps
Nil.	Nil.	25 centins alloués par le gouvernement.	25 centins alloués par le gouvernement.	Coût quotidien des rations par tête en campement.
Bonne.	Bonne.	Bonne.	Bonne.	Conduite générale des corps.
Aucun.	Aucun.	Aucun.	Aucun.	Accidents.
Non.	Non.	Aucun.	Aucun.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.
Très-bonne.	Très-bonne.	Bonne.	Bons uniformes. Armes et four-niments dans un excel. ordre.	Condition des uniformes, armes et four-niments.
Tous mal exécutés.	Exercices au ca- non, manie- ment des ar- mes et tir bien exécutés.	Défilé au pas et divers mouve- ments. Voir le rapport de l'artillerie, lieutenant-colo- nel Strange.	Défilé au pas et divers mouve- ments très-bien exécutés. Voir le rapport de l'inspec- teur d'artil. dans Ontario.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.
Les h. du No. 6 n'appart. pas au corps.	do	do	do	Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.
Non exercés.	do	do	do	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.
Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Champ de tir.
Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Bataillon.
Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Compagnie.
23 sept.	27 juin..	28 juin..	12 juil...	Exercice au tir.
23 sept.	28 juin..	1er juil.	12 juil...	Chiffre de mérite.
				Date de l'inspection.
				Date de la complétion des exercices.
				REMARQUES.
Cette batterie n'a pas bien exé- cuté ses manœu- vres.	Voir le rapport de l'inspecteur.	Inspectée par le D. A. G., et par le lieutenant-colo- nel Strange.	Inspectée par le D. A. G., et inspec- teur d'artillerie pour Ontario.	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 3.— <i>Suite.</i>		Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.		
		Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cice.		Milles.	Mode.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.				Sous-officiers et soldats.			
Batterie de place Trenton.....		Capt. W. Day, Trenton .....	2	42	2	42	Trenton .....	19 nov...	8	do	1	do
Batterie de place Napanee.....		Capt. E. Hooper, Napanee ....	2	42	.....	.....						

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bonâ fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champs de tir.	Bataillon.	Compagnie."	Exercice au tir.	Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
2 heures.	Nil.	Bonne.	Aucun.	Non.	Bonne.	Exercice de canon, manœuvres et tir passablement exécutés.	Oui.	Non.	Nil.	Nil.	Nil.		25 nov...	25 nov...	Inspecté par le major de brigade, et l'inspecteur de l'artillerie.
															Ne fut pas appelée pour l'exercice de 1876-7.

## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE, No. 4. Lt.-col. W. H. JACKSON, S. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.			
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers	Sous-officiers et soldats.					
Troupe de cava- lerie de Prescott.....		Capt. Raney, Prescott.....	3	42	2	32	Prescott.....	20 juin..	8		Quartier-général.
Troupe de cava- lerie d'Ottawa.....		Capt. Sparks, Ottawa.....	3	42	1	33	Ottawa .....	27juil..	8	do	



## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 4— <i>Suite.</i>		Cadre.	Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies. Officier commandant et quartier-général.	Corps.	Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.		Milles.	Mode.
		Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.				Sous-officiers et soldats.		
Batt. de campagne d'Ottawa.....	Capt. Stewart, Ottawa.....	6	75	5	71	Ottawa.....		12		Camp.
Batterie de campagne de Gananoque.....	Major McKenzie, Gananoque.....	6	75	6	52	Gananoque.	26 juin.	12		do

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champ de tir.	Exercice au tir.	Bataillon.	Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES
	25 cts. par homme par jour pour rations. 35 cts. par cheval par jour pour fourrage.			Bons instruments en cuivre, 16 musiciens.	Propres et de service. Pantalons beaucoup usés.	Manœuvres de campagne. Tir et manœuvres des pièces d'artillerie ; concours de conducteurs, etc. Voir le rapport de l'inspecteur de l'artillerie.							2 sept ...		Voir le rapport de l'inspecteur de l'artillerie. 28 chevaux.
do					Propres et de service.	Manœuvres de campagne. Tir et manœuvres des pièces d'artillerie. Position prise pour la défense, etc. Voir le rapport de l'inspecteur de l'artillerie.							4 juillet		Voir le rapport de l'inspecteur de l'artillerie. 28 chevaux.



RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE.		Cadre.	Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
No. 4.— <i>Suite.</i>		Corps.	Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.			
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.				Sous-officiers et soldats.		
<p><b>Brigade d'artillerie de place d'Ottawa</b>..... Lt.-col. Egleson, Ottawa</p>										
Batterie No. 1...		Capt. Evans do..	3	42	2	42	Ottawa.	Différentes dates.	o o o o o o	Quarter-général.
do No. 2...		Capt. Patrick do..	3	42	3	42				
do No. 3...		Lt. Walker, Gloucester.....	3	42	1	36				
do No. 4...		Lt. Grant, Ottawa	3	42	1	42				
do No. 5...		Lt. Maingy do..	3	42	2	43				
do No. 6...		Lt. Mara do..	3	42	0	42				
do No. 7...		Capt. Ryan do..	3	42	1	42				
		Etat-major.....	8	.....	5	2				
		Total.....	29	294	15	291				
<p><b>Gardes à pied du Gouverneur-Général</b>..... Lt.-col. Ross, Ottawa</p>										
Compagnie No. 1...		Capt. Tilton do..	3	55	.....	.....				
do No. 2...		" Weatherley do	5	55	.....	.....				
do No. 3...		" Lee do	5	55	.....	.....				
do No. 4...		" Patrick do	5	55	.....	.....				
do No. 5...		" Todd do	5	55	.....	.....				
do No. 6...		" Mills do	5	55	.....	.....				
		Etat-major.....	7	.....	.....	.....				
		Total.....	25	330	.....	.....				



RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 4.— <i>Suite.</i>		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
		Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.			
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
13 <sup>e</sup> bataillon.....	Lt.-col. Urquhart Hawkesby Mills					Quartier-général de la compagnie.	Diverses dates.	8	Quartier-général.		
Compagnie No. 1 ...	Capt. Higginson, Hawkesbury.....	3	42	3	37						
do No. 2 ...	Capt. Vankleek, Vankleek Hill..	3	42	2	40						
do No. 3 ...	Capt. O'Brian, L'Original.....	3	42	1	30						
do No. 4 ...	Capt. LeRoy, E. Hawkesbury....	3	42	2	36						
do No. 5 ...	Capt. Johnson, Pendleton.....	3	42								
do No. 6 ...	Capt. Wyma n, Hawkesby Mills	3	42	2	39						
	Etat-major . . . . .	8									
	Total .....	26	252	10	182						
41 <sup>e</sup> bataillon.....	5 Lieut.-col. Cole, Brockville.....										Quartier-général de la compagnie.
Compagnie No. 1 ...	Capt. Cook, Brockville ....	3	42	3	37						
do No. 2 ...	Capt. Legge, Gananoque.....	3	42								
do No. 3 ...	Major Lauder, Frankville.....	3	42	3	35						
do No. 4 ...	Capt. Merrick, Merrickville....	3	42	2	42						
do No. 5 ...	Capt. Bell, Carle- Place .....	3	42	1	38						
	Musique.....				15						
	Etat-major.....	7									
	Total .....	22	210	9	167						

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient bons <i>à</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champs de tir.	Bataillon.	Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
	Bonne.	Aucun.		Non.	Uniformes vieux, mais encore bons. Armes et fourniments propres.	Maniement des armes et tir. Exercice de compagnie en tirailleurs. Compagnie No. 3 médiocre. Nos. 1 et 6, bien. Exercice en tirailleurs des deux dernières cics. avec cartouches à poudre a été très-bon. Les hommes très-propres et fermes à la parade.	Oui.	6	200 et 400 verges.	12-00	21 sept.			
	Instruments de cuivre, 16 musiciens; efficace.									Pas de rap.	6 oct.			Compagnie No. 3 inspectée par le major de brigade.
	Uniformes bons; armes et fourniments propres.									23-30	20 sept.			Pas autorisée à faire l'exercice.
	Maniement des armes et tir, exercice de compagnie et de tirailleurs avec cartouches à poudre passablement exécuté par toutes les compagnies.									13-20	21 sept.			
										21-10	14 sept.			Pas autorisée à faire l'exercice.
										22-05	14 juil.			Cies. Nos. 1 et 5 inspectées par le major de brigade.
										21-66	27 do			

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
No. 4.—Suite.		Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.			
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
42e bataillon.....	7	Lient.-col. Buell, Brockville.....									
Compagnie No. 1	...		Capt. Macdonell, Almonte.....	3	42	1	41		8		
do	No. 2		Capt. Sparham, Brockville.....	3	42	2	41		8		
do	No. 3		Capt. Douglas, Perth.....	3	42	2	40		8		
do	No. 4		Capt. Walker, Kinburn.....	3	42	2	39		8		
do	No. 5		Capt. Cornett, Lansdowne.....	3	42	2	37		8		
do	No. 6		Capt. Gould, Smith's Falls...	3	42				8		
do	No. 7		Capt. Irving, Pembroke.....	3	42	1	42		8		
			Musique.....				20		8		
			Etat-major.....	8							
			Total ..	29	294	10	260				
56e bataillon.....	7	Lient.-col. Jessup Prescott.....									
Compagnie No. 1	...		Capt. Adams, Prescott.....	3	42	3	39		8		
do	No. 2		Capt. Bennett, Prescott.....	3	42	1	37		8		
do	No. 3		Major Campbell, Burritt's Rapids	3	42	2	42		8		
do	No. 4		Capt. Chambers, Kemptville.....	3	42	2	35	do	do	8	do
do	No. 5		Capt. Lang, Ottawa.....	3	42	2	41		8		
do	No. 6		Major Checkley, North Augusta	3	42	1	41		8		
do	No. 7		Major Carmichael Spencerville ...	3	42	3	42		8		
			Etat-major.....	8							
			Total ..	29	294	14	277				

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Cout quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient bonâ fide enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.		
									Champs de tir.						
									Bataillon.	Compagnie					
				Instruments en cuivre ; 20 musiciens; efficace.	Uniformes en bon ordre ; armes et fourniments propres.	Maniement des armes et tir, exerc. de compagnie et en tirail. avec cartouches à poudre—No. 5, médiocre; Nos. 1 et 2, passable; No. 4, bien; Nos. 3 et 7, très-bien. Les deux dernières très-propres et fermes à la parade.	Yes.	3	200 et 400 verges.	Pas de rapp... 3 août.....			Non autorisée à faire l'exercice.		
				Aucune.	Uniformes en bon ordre. Cie. No. 6 a besoin de bonnets de police. Armes et fournim. propres.	Maniement des armes et tir, exerc. de compagnie et en tirail. avec cartouches à poudre—No. 4, médioc. physiq. médiocre; Nos. 1 et 2, passables; Nos. 3, 6, 7, bien; No. 5, physique et apparence en général, très-bien; efficace, passable.	do	200 et 400 verges.	20-00 17 nov.....			Inspectée par le major de brigade. Quatre hommes dans la compagnie No. 2 trop petits; ordonné leur dé-charge			
									17-17 12 oct.....				N'a p. fait le t.		
									20-13 6 juill.....					Pas de rapp.	
									21-11 1er déc.....						30 sept.....
									11-03 6 juill.....						

## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE, No. 4.— <i>Suite.</i>		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.		
		Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.					
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.								
59 <sup>e</sup> bataillon .....	7	Lt.-col. Bergin, Cornwall .....				Quartier-général de la compagnie.	Diverses dates.	do	Quartier-général.				
Compagnie No. 1 ...		Capt. Callaghan, Cornwall .....		3	42							2	42
do No. 2 ...		Capt. Davey, Cornwall .....		3	42							3	42
do No. 3 ...		Capt. Adams, Cornwall .....		3	42							3	40
do No. 4 ...		Capt. McLennan, Lancaster .....		3	42							2	38
do No. 5 ...		Capt. Baker, Far- ran's Point .....		3	42							2	42
do No. 6 ...		Capt. Bullock, Lunenburg .....		3	42								
do No. 7 ...		Capt. McDiarmid, Athol .....		3	42							2	42
		Etat-major .....		8									
		Total .....		29	294							14	246
Compagnie d'In- fanterie de Metcalf .....		Capt. Morgan, Metcalf .....		3	42	3	40	Metcalf.	do	8	do		





## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 4.— <i>Suite.</i>			Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Mode.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice,			
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
Compagnie d'Infanterie de Vernon.....		Capt. McGregor, Vernon.....	3	42	3	42	Vernon.	Diverses dates.	8	Quartier-général.		
Compagnie d'Infanterie de Goulbourn.....		Capt. Garvin, Munster.....	3	42								

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champs de tir.	Exercice au tir.	Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
									Chiffre de mérite.				
									Bataillon.	Compagnie.			
					Nouveaux uniformes; armes et fourniments propres.								
					Mantement des armes, tir et évolutions de compagnie, médiocre; en tirailleurs avec cartouches à poudre, passable; les hommes propres et fermes; physique, bonne.		Oui.			15-61	13 oct....		
								200 et 400 verges.					
													Non-autorisée à faire l'exercice.

## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 5. Lt.-col. J. FLETCHER, C. M. G. S. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles. Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.		
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.				
Troupe No. 1, Cavalerie, Montréal.....		Capt. J. Tees, Montréal.....	3	35	3	24	Montréal	1er nov.	8	Au quartier-général.
Trp de St. André.....		Lt.-col. Burwash, St. André.....	3	35	2	33	St. André	25 juin ..	8	
do Cookshire .....		Capt. French, Cookshire .....	3	35	Pas fait l'ex.					
do Sherbrooke .....		Cornet Read, Sherbrooke .....	3	35	do					
do Stanstead.....		Capt. J. Wood, Stanstead .....	3	35	do					
do Compton.....		Capt. Stimson, Compton.....	3	35	do					
do Huntingdon.....		Capt. Jas. Barr, Havelock .....	3	35	2	33	Covey Hill .....		8	
do Missisquoi.....		Capt. H. C. Bush, Clarenceville...	3	35	2	35	St. André	1er sept.	8	
do Brome .....		Cpt. S. N. Boright, Sutton.....	3	35	Pas fait l'ex.					
Batterie de camp de Montréal.....		Lt.-col. Stevenson, Montréal..	6	75	3	52	Montréal	25 sept.	12	
Batterie de camp de Shefford.....		Major Amyrauld, Granby .....	6	75	6	75	Granby	11 do	12	



## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRIC MILITAIRE No. 5.—Suite.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
		Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.			
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.				Sous-officiers et soldats.		
Artillerie de place, Montréal Artillerie de place, St. Jean		Lt.-col. McKay, Montréal Major Drumm, St Jean	26 3	337 55							
Génie, Montréal Génie, Montréal	1 2	Capt. Devine, Montréal Major Kennedy, Montréal	3 3	55 55	2 N'a pas fait l'exercice.	35 Montréal	Montréal	1er juillet au 30 novembre.	8		Au quartier-général.
1st. régiment ou du Prince de Galle	6	Lt.-col. Bond, Montréal	26	335	19	242	Montréal	do	8		Quartier-général du bataill.
3e bataillon de carabiniers volontaires, Victoria	6	Lt.-col. Bethune, Montréal	26	335	16	226	Montréal	do	8		do

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Tempers pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la completion des exercices.	REMARQUES
								Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champs de tir.			
								Bataillon.	Compagnie.			
						Défilé au pas, exercice de compagnie, manie-ment des armes et tir bien exécutés.	do			11 nov...	11 nov...	N'a pas fait l'exer-cice.
						I éfilé au pas, exercice de bataillon, manie-ment des armes et tir, très-bien exécuté.	do	200, 400 et 600.				
						Défilé au pas, exercice à la baionnette, manie-ment des armes et tir, ex-ercice de bataillon, tous très-bien exécutés.	do	200, 500 et 600	29-60	11 do	11 do	do
										4 do	4 do	do

## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
No. 5.—Suite.		Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.			
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
5e Rég. "Royal-Fusiliers".....	6	Lt.-col. Crawford, Montréal.....	26	335	22	270	Montréal.....	1er juillet au 30 novembre.	8	Quartier-général du bataillon.	
6e Fusiliers.....	6	Lt.-col. Martin, Montréal.....	25	335	15	250	Montréal.....	do	do	do	
11e bataillon.....		Lt.-col. J. J. C. Abbott, St. André.....									
Compagnie No. 1.....		Capt. LeRoy, St. André.....	3	55	4	35	St. André.....	9 oct.....	8	Quartier-général de compagnie.	
do No. 2.....		Capt. Jas. Smith, Dunany.....	3	55	3	42	Dunany.....	13 do ..	8		
do No. 3.....		Capt. Geo. McKnight, Shrewsbury.....	3	55	3	42	Shrewsbury.....	13 do ..	8		
do No. 4.....		Capt. Simpson, Lachute.....	3	55	N'a pas fait l'exercice.						
do No. 5.....		Capt. Sherritt, E. Gore.....	3	55	2	42	E. Gore.....	11 do ..	8		
do No. 6.....		Capt. Pollock, Mille Isles.....	3	55	2	42	Mille Isles.....	12 do ..	8		
do No. 7.....		Capt. Hoy, Carillon.....	3	55	N'a pas fait l'exercice.						
do No. 8.....		Capt. Cushing, Chatham.....	3	55	do						
		Etat-major.....	8	5							

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Conditions des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bonâ fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.	
								Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champs de tir.				
								Bataillon.	Compagnie.				
						Défilé, manient des armes et tir; manœuvres de bataillon, salut des drapeaux, très-bien exécutés.	Oui.	200, 400 et 600.	18-30	.....	1er nov.	1er nov.	Inspecté par le major-général et le sous-adjutant général.
						Défilé, manient des armes et tir; manœuvres de bataillon et de tirailleurs, très-bien exécutés.	do	200, 400 et 500.	17-00	.....	16 do	16 do	do
						Exercice de compagnie, passable. Manie-ment des armes et tir.	Oui.	19-34	10-92	10	oct.	10 oct.	Inspecté par le Lt.-colonel Bacon, M.B.
								23-42	11	do	11 do	11 do	
								14-76	11	do	11 do	11 do	
								30-48	11	do	11 do	11 do	
								15-57	12	do	12 do	12 do	



RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE, No. 5.— <i>Suite.</i>		Cadre.	Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.	Réunion.			Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Corps.	Corps.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cice.		
	Officier commandant et quartier général.	Officiers. Sous-officiers et soldats.	Officiers Sous-officiers et soldats.					Milles. Mode.
21e bataillon.....	Lieut.-col. Mar- chand, St. Jean.....							
Compagnie No. 1.....	Capt. Corneau, St. Jean.....	3	55	41	St. Jean.....	13 sept.	8	
do No. 2.....	Capt. Mongeon, St. Jean.....	3	55	2 38	Ste. Marie.....	16 oct.	8	
do No. 3.....	Capt. Beauvais, St. Jean.....	3	55	2 40	St. Jean.....	13 sept.	8	
do No. 4.....	Capt. Roy, Henry- ville.....	3	55	N'a pas fait l'exercice.				
	Etat-major.....	5	5					
Au quartier-général de la compagnie.								
50e bataillon.....	Lt.-col. McEach- ern, C.M.G., Huntingdon.....							
Compagnie No. 1.....	Capt. Henderson, Hinchinbrooke.....	3	55	1 42	Hinchinbr'k		8	
do No. 2.....	Capt. McDonald, Huntingdon.....	3	55	2 42	Huntingdon		8	
do No. 3.....	Capt. Gardner, Huntingdon.....	3	55	2 42	do ...		8	
do No. 4.....	Capt. Cairns, Ormstown.....	3	55	2 42	Ormstown ...		8	
do No. 5.....	Capt. Anderson, Athelstan.....	3	55	2 41	Athelstan....		8	
do No. 6.....	Capt. McLaren, Rockburn.....	3	55	2 42	Rockburn....		8	
do No. 7.....	Capt. Feeny, De- Wittville.....	3	55	2 40	DeWittville.		8	
do No. 8.....	Capt. McKinnon, Dundee.....	3	55	2 37	Dundee .....		8	
	Etat-major.....	8	5					
25 et 26 septembre.								
do								

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient bonâ fide enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champs de tir.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
										Bataillon.	Compagnie.			
						Exercice de compagnie. Mouvements de compagnie, passables.	Oui.			Pas de rapp.	13 sept..	13 sept...		Insp. par le lt.-col. Fletcher, S.A.G.
										do	16 oct...	16 oct....		Insp. par le lt.-col. Bacon, M.B.
										do	13 sept..	13 sept...		Insp. par le lt.-col. Fletcher, S.A.G.
						Exercice de compagnie, manèment des armes et tir, passables.	Oui.							
								200, 400 et 600 verges.						
									16-55]					
									16-66					
									12-73					
									12-16					
									27-59					
									16-46					
									17-02					
									23-52					
									7-30					
											25 et 26 septembre.			
												25 et 26 septembre.		Inspecté par le lt.-col. Bacon, M.B.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Mode.
No. 5.— <i>Suite.</i>		Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.			
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
1e bataillon.....	Lt.-col. Rogers, Hemmingford.....										
Compagnie No. 1...	Capt. Milne, Havelock.....	3	55								
do No. 2...	Capt. Sriver, Lacolle.....	3	55								
do No. 3...	Capt. Rowe, Franklin.....	3	55								
do No. 4...	Capt. McNaughton, Hemmingford.....	3	55								
do No. 5...	Capt. Elliott, Roxham.....	3	55								
do No. 6...	Capt. Hayes, Hemmingford...	3	55								
do No. 7...	Capt. Livingstone, St. Jean	3	55								
do No. 8...	Capt. St. Marie, St. Remi.....	3	55								
	Etat-major.....	8	5								
52e bataillon.....	Lt.-col. Hall, Knowlton.....										
Compagnie No. 1...	Lieut. Allan, Abercorn.....	3	55	2	42		26 sept..	8			
do No. 2...	Capt. Peters, Knowlton.....	3	55	2	42		26 do ..	8			
do No. 3...	Capt. Flannery, Sutton.....	3	55	2	42		26 do ..	8			
do No. 4...	Capt. Hall, East Farnham..	3	55	2	42		26 do ..	8			
do No. 5...	Capt. Perkins, Mansonville....	3	55	2	42		27 do ..	8			
do No. 6...	Capt. Mooney, Bolton.....	3	55								
	Etat-major.....	7	5								

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour conce rir le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de mu- siciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four- niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bonâ fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.			
									Champ de tir.	Chiffre de mérite.						
								Bataillon.	Compagnie.							
Exercice de compagnie, manieinent des armes, passable.																
Oui.																
								200, 400, 500.								
										7 24						
										27 25						
										.... .						
										22 20						
															N'a pas fait l'exer- cice.	
															Inspecté par le Lt.- col. Fletcher, S.A.G.	
															La compagnie No. 6 n'a pas fait l'exercice.	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 5.— <i>Suite.</i>			Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.			
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
<b>53e bataillon</b> .....		Lt.-col. Ibbotson										
		Sherbrooke										
<b>Compagnie No. 1</b> ...		Capt. Moorhouse,	3	55	1	42	Au quartier-général de compagnie.	8 août.	8			
do No. 2 ...		Capt. Armstrong	3	55	2	39		8 do	8			
do No. 3 ...		Capt. Ibbotson,	3	55								
do No. 4 ...		Lennoxville.....	3	55								
do No. 5 ...		Capt. Tremblay,	3	55	1	42		8 do	8			
do No. 6 ...		Sherbrooke	3	55	2	42		7 do	8			
		Lieut. Phelan,	3	55	2	42						
		Magog .....	3	55	2	42						
		Capt. Rolfe,	3	55	2	42	30 sept..	8				
		Ascot Corners.	3	55	2	42						
		Etat-major .....	7	5								
<b>54e bataillon</b> .....		Lt.-col. Lord										
		Aylmer, Rich-										
		mond										
<b>Compagnie No. 1</b> ...		Capt. McKenzie,	3	55	2	42	Au quartier-général de compagnie.	22 nov.	8			
do No. 2 ...		Danville .....	3	55								
do No. 3 ...		Capt. Williamson	3	55								
do No. 4 ...		Melbourne .....	3	55								
do No. 5 ...		Capt. Aylmer,	3	55								
do No. 6 ...		Richmond.....	3	55								
		Capt. Boyd,	3	55								
		Brompton.....	3	55								
		Capt. Mairs,	3	55	2	32	23 sept..	8				
		S. Durham .....	3	55	2	32						
		Etat-major .....	7	5								

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bond fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
								Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champs de tir.			
								Bataillon.	Compagnie.			
						Exercice de compagnie et manie- ment des armes, passables.	Oui.					
								200, 400, 600.	14 12			Inspecté par le lt.-col. Aylmer, M.B.  Compagnie No. 3 n'a pas fait l'ex- ercice.
									.....			
									9 08			
									11 30			
									26 19			
						do	Oui.	200, 400, 500.	13 81			Inspecté par le lt.-col. Aylmer, M.B.  Les compagnies Nos. 2, 3 et 4 n'ont pas fait l'exercice.
									.....			
									.....			
									20 40			

RAPPORT d'inspection des corps qui on

DISTRICT MILITAIRE. No. 5.— <i>Suite.</i>		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
		Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice,			
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
58e bataillon		Lieut.-col. Cook, Cookshire									
Compagnie No. 1		Capt. Wyatt, Bury	3	55	2	42	Quartier-général de compagnie.	20 oct...	8	Quartier-général de compagnie.	
do No. 2		Capt. Ross, Gould	3	55	2	42		18 do	8		
do No. 3		Capt. McIver, Winslow	3	55	2	42		18 do	8		
do No. 4		Capt. Weyland, Marbleton	3	55	3	42		17 do	8		
do No. 5		Capt. Ramage, Lake Megantic	3	55	3	42		19 do	8		
do No. 6		Capt. Cook, Compton	3	55	2	42		29 sept..	8		
do No. 7		Capt. Merry, Coaticook	3	55	2	35		8 oct..	8		
do No. 8		Capt. Gilman, Stanstead	3	55							
do No. 9		Capt. McAuley, Winslow	3	55	2	40		18 oct...	8		
do No. 10		Capt. Bailey, Eaton	3	55	2	42		20 do	8		
		Etat-major	8	5	3						
60e bataillon		Lieut.-col. Rowe, Dunham					St. Armand.	1er septembre.	8	Au camp.	
Compagnie No. 1		Capt. Sixby, Phillipsburg	3	55	19	218					
do No. 2		Capt. Jameson, Clarenceville	3	55							
do No. 3		Capt. Robinson, Dunham	3	55							
do No. 4		Capt. Higgins, West Farnham	3	55							
do No. 5		Capt. Bockus, Stanbridge	3	55							
do No. 6		Capt. Westover, Frelighsburg	3	55							
		Etat-major	7	5							





## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 5—Suite.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.			
									Officier commandant et quartier-général.	Corps.	Corps.
79ème Bataillon	Lieut.-col. Miller, Granby										
Compagnie No. 1	Capt. Seale, Granby	3	55	2	42	Au quartier-général de compagnie.	23 sept.	8	Au quartier-général de compagnie.		
do No. 2	Capt. Maynes, Waterloo	3	55	2	42		22 do	8			
do No. 3	Capt. Codd, Waterloo	3	55	1	41		22 do	8			
do No. 4	Capt. Galbraith, Roxton Sud	3	55	2	38		23 do	8			
do No. 5	Capt. Wood, Chutes Roxton	3	55	2	42		20 do	8			
do No. 6	Capt. Harkwell, Ely Nord	3	55								
do No. 7	Capt. Brown, Lawrenceville	3	55	2	42		21 sept.	8			
do No. 8	Capt. Brooks, Waterloo	3	55	1	34		22 do	8			
	Etat-major	8	5								
Compagnie de Drummondville	Capt. Watts, Drummondvills	3	55	2	42	do	27 oct.	8	do		
Cie. de Eardley	Capt. Lawlor, Eardley	3	55								
Compagnie de Wakefield	Capt. Gates, Wakefield	3	55	2	38	Au quartier-général de compagnie.	19 sept.	8	Au quartier-général de compagnie.		
Cie. d'Aylwin	Capt. Chamberlin, Kazubazua.	3	55	2	35	do	20 sept.	8	do		

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES
									Champ de tir.	Chiffre de mérite.			
									Bataillon.	Compagnie.			
						Exercice de compagnie de tirailleurs manie- ment des armes et exercice à la carabine passablement exécutés.	Oui.		.....	.....	23 sept...	23 sept..	Inspectée par lt.-col. Fletcher, S.A.G.
									.....	.....	22 do	22 do	
									.....	.....	22 do	22 do	
									.....	.....	23 do	23 do	
									.....	.....	20 do	20 do	
									.....	.....	21 sept..	21 sept..	N'a pas fait d'ex- ercice. Inspectée par lt.-col. Fletcher, S.A.G.
									.....	.....	22 do	22 do	
					Exercice de compagnie, manie- ment des armes et tir. Passable	do	do	2, 4 et 600.	.....	11-04	.....	.....	Inspectée par lt.-col. Aylmer, M.B.
					Exercice de compagnie, manie- ment des armes et tir. Passable	do	do	2, 4 et 600.	.....	20-23	19 sept.	.....	N'a pas fait d'ex- ercice.
					do	do	do	.....	16-57	20 sept.	.....	.....	Inspectée par lieut.-col. Bacon, M.B.
					do	do	do	.....	.....	.....	.....	.....	do

## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 6. Lt.-col. A. C. DELOTBINIÈRE HAR- WOOD, S. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.			Au camp ou autrement	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.		Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cice.			
Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
64e bataillon .....	Lt.-col. Prud- homme, H. Q., Beauharnois.....	18	252			Quartier-général de compagnie.	30 juin au 10 juillet.	8 jours.	Quartier-général de comp a gu		
Compagnie No. 1 .....	Capt. Deslaurier, Beauharnois.....			2	42						
do No. 2 .....	Capt. Basinet, Beauharnois.....			2	42						
do No. 3 .....	Lieut. Cadieux, St. Etienne.....			1	42						
do No. 4 .....	Cpt. Prudhomme, St. Louis.....			2	42						
do No. 5 .....	Capitaine Davis, Valleyfield.....			2	42						
do No. 6 .....	Capt. Langevin, St. Timothée.....			2	42						
	Etat-major .....			7							
	Total .....			18	352						
65e bataillon.....	Lieut.-col. La- branche, Q. G., Montréal.....	3	252			Montréal.	11 octobre au 15 novembre.	do	Quartier-général.		
Compagnie No. 1 .....	Capt. Bourdon, Montréal.....			3	42						
do No. 2 .....	Montréal.....				42						
do No. 3 .....	Lieut. Corbeille, Montréal.....			1	41						
do No. 4 .....	Capt. Lymburner, Montréal.....			1	42						
do No. 5 .....	Captain Barthe, Montréal.....			1	40						
do No. 6 .....	Capt. Lapeinte, Montréal.....			3	42						
	Etat-major .....			3							
	Total .....			12	249						

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps		Coût quotidien des rations par tête en campement.		Conduite générale des corps.		Accidents.		S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.		Condition des uniformes, armes et four-niments.		Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.		Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.		Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.		Champ de tir.		Exercice au tir.		Date de l'inspection.		Date de la complétion des exercices.		REMARQUES.			
Très-bonne.		Aucun.		Très-bonne.		Aucun.		Instruments en cuivre, 20 musiciens ; première année.		Bonne.		Parade et inspection de la compagnie et des armes, manèment et tir ; conversion en compagnie ; exercice de compagnie sur la marche et en tirailleurs de la compagnie No. 4.		Oui.															
Très-bonne.		Aucun.		Très-bonne.		Aucun.		Instruments en cuivre, 20 musiciens ; très bonne.		Très-bonne.		Maniement des armes et tir ; marche en ligne ; conversion en colonnes ; marche en colonne ; compagnies en ordre ouvert et serré.		do		Presque toutes des recrues.		200, 400 et 600 verges.											
2-22		2-37		7-27		9-31		1-20		16-07		Pas de rapport reçu encore.																	
15 novembre.																													
11 juillet		11 do		8 do		8 do		9 do		10 do																			

## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 6.— <i>Suite.</i>		Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
		Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cice.			
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
	Officier commandant et quartier-général.										
80e bataillon .....	Major De Foy, H. Q., Gentilly.....	5	252			Quartier-général de compagnie.	Juillet.	8 jours.	Quartier-général de compagnie.		
Compagnie No. 1 .....	Capt. Giroux, Nicolet.....			1	42						
do No. 2.....	Capt. Landry, Bécancour.....			2	39						
do No. 3.....	Capt. Mousette, Ste. Gertrude.....			2	40						
do No. 4.....	Capt. Pratte, St. Grégoire.....			1	40						
do No. 5.....	Capt. Gaudet, Gentilly.....			2	40						
do No. 6.....	Capt. Beaubien, Victoriaville.....			2	59						
	Etat-major.....			3							
	Total.....			13	240						
Bataillon de Joliette .....	Lieut.-col. Shep- pard, Joliette...	15	210								
Compagnie No. 1 .....	Capt. Sheppard, Joliette.....			2	42						
do No. 2.....	Capt. Granger, St. Jacques.....			2	42						
do No. 3.....	Capt. Guilbault Ste. Mélanie...			2	39						
do No. 4.....	Capt. Guilbault, Ste. Elizabeth..			2	42						
do No. 5.....	Lt. Blair, Raw- don.....			2	42						
	Etat-major.....			5							
	Total.....			15	207						

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.		Coût quotidien des rations par tête en campement.		Conduite générale des corps.		Accidents.		S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.		Conditions des uniformes, armes et four-niments.		Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.		Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.		Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.		Champs de tir.		Exercice au tir.		Date de l'inspection.		Date de la complétion des exercices.		REMARQUES.											
Bonne.		Aucun.		Très-bonne.		Aucun.		Musique, 15 musiciens; très-bonne.		Bonne.		Exercice de compagnie.		Oui.		200, 400 et 600 verges.		Bataillon.		Compagnie.																	
Instruments de cuivre, 15 musiciens, très-bonne.		Passable.		Bonne.		Aucun.		Musique, 15 musiciens; très-bonne.		Bonne.		Exercice de compagnie.		Oui.		200, 400 et 600 verges.		Bataillon.		Compagnie.		25-04 20 juil...		19-09 21 do ...		19-00 21 do ...		12-03 30 août...		16-31 20 juil...							
Exercice de compagnie par tout le bataillon et en tirailleurs par le No. 1; bien exécuté.		Passable.		Bonne.		Aucun.		Musique, 15 musiciens; très-bonne.		Bonne.		Exercice de compagnie.		Oui.		200, 400 et 600 verges.		Bataillon.		Compagnie.		8-00 13 juil...		9-33 14 do ...		5-25 13 do ...		8-26 16 do ...		9-05 14 do ...		5-28 15 do ...					

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE, No. 6.— <i>Suite.</i>		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.		
	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.				Milles.	Mode.
Bataillon de Trois-Rivières....	Major Lambert, Trois-Rivières..	15	210			Quartier-général de compagnie.				
Compagnie No. 1...	Capt. de Grand-pré, Berthier.....			2	42		8			Quartier-général de compagnie.
do No. 2...	Capt. Pichette, Rivière du Loup.....			2	42		8			
do No. 3...	Capt. Laferrière, Berthier.....			2	42		8			
do No. 4...	Capt. Henault, St. Gabriel.....			2	42		8			
do No. 5...	Capt. Sharp, Rawdon.....			2	41		8			
	Etat-major.....									
	Total.....			10	209					
Bataillon de St. Hyacinthe.....	Major Doherty, St. Hyacinthe..	5	168			do				
Compagnie No. 1...	Capt. Chaput, St. Hyacinthe.....			2	42		8			do
do No. 2...	Capt. Morin, St. Pie.....			2	36		8			
do No. 3...	Capt. Sylvestre, St. Simon.....			2	37		8			
do No. 4...	Capt. Patenaude, Sorel.....									
	Etat-major.....									
	Total.....			6	115					

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.		Coût quotidien des rations par tête en campement.		Conduite générale des corps.		Accidents.		S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.		Condition des uniformes, armes et four-niments.		Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.		Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.		Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.		Champs de tir.		Exercice au tir.		Date de l'inspection.		Date de la complétion des exercices.		REMARQUES.	
																		Bataillon.		Compagnie.							
		Bonne. Aucun.		Instruments de cuivre ; 15 musiciens ; excellent.		Passable.		Exercice de compagnie par le bataillon et eq tirailleurs par No. 1, passable.				Oui.								Pas encore reçu de rapport.		18 juill..					
	Aucune.																			8-15		29 nov.				Rapport spécial.	
	do																			11-21		3 do					
	Exercice de compagnie.																			8-31		4 do				N'a pas fait d'exercice.	



RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICIT MILITAIRE. No 7. Lt.-col. T. J. DUCHESNAY, S.A.G.M.		Cadre.	Effectif réel présent à l'inspection.	Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.		
Bataillon ou corps.	Compagnies. Officier commandant et quartier-général.	Corps.	Corps.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.				Mode.	
		Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
Batterie de campagne, Québec	1 Major Baby, Québec .....	5	74	3	74	Québec. ....	27 septembre.	12	Au camp, Lévis.	4	Marche.
Batterie du bassin de Gaspé.	1 Major J. Slous....	2	42	1	30	Bassin de Gaspé.....	3 novembre.	8	Quartier-général.		

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temp <sup>s</sup> pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient bons, <i>à</i> de enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
									Champs de tir.	Chiffre de mérite.			
Bataillon.	Compagnie												
1 journée.		Très-bonne.	Aucun.	No.	Très-bonne.						27 septembre.	27 septembre.	Inspectée par le lieutenant-colonel Strange, inspecteur de l'artillerie.
Bonne.		Aucun.	do	do		Exercice à pied, manœu-vre des canons.	do				3 novembre.	3 novembre.	Inspectée par le lieutenant-colonel Lamontagne, major de brigade.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 7.— <i>Suite.</i>			Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
			Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.			
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
8e bataillon, carabiniers.....		Lt.-col. Alley, Québec.....			14	207	Québec.	30 novembre.	8	Quartier-général.		
Compagnie No. 1		Capt. E. Scott, Québec.....	2	42	2	42						
do No. 2		Major Morgan, Québec.....			2	42						
do No. 3		Major Patterson, Québec.....			1	42						
do No. 4		Major A. Stuart, Québec.....			2	39						
do No. 5		Maj. C. Pentland, Québec.....			2	42						
		Etat-major.....	6		5							
9e bataillon, carabiniers.....		Lieut.-col. Vohl, Québec.....			14	206	do	9 novembre.	8	do		
Compagnie No. 1		Major Frenette, Québec.....	2	42	1	41						
do No. 4		Capt. Garneau, Québec.....			2	42						
do No. 5		Major Amyot, Québec.....			2	42						
do No. 6		Major Evanturel, Québec.....			2	42						
do No. 7		Major Gauvreau, Québec.....			2	39						
		Etat-major.....	9		5							

fait les exercices annuels de 1876-77.—Suite.

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps		Coût quotidien des rations par tête en campement.		Conduite générale des corps.		Accidents.		S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.		Condition des uniformes, armes et four-niments.		Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.		Si les soldats des différents corps étaient <i>bonâ fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.		Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.		Champ de tir.		Exercice au tir.		Date de l'inspection.		Date de la complétion des exercices.		REMARQUES.	
Bonne.		Aucun.		Oui.		Bonne.								Bataillon.		Compagnie.											
Bonne.		Aucun.		Oui.		Bonne.																					
Mantienement des armes et exercices au tir par le major senior; manœuvres de bataillon par l'officier commandant et le capitaine senior. Le tout très-bien exécuté.		Mantienement des armes et exercices au tir par le major senior; exercices à la baïonnette par l'adjudant; manœuvres de bataillon par deux capitaines et l'officier commandant. Le tout très-bien exécuté.		do		do																					
do		do		do		do																					
9 novembre.		30 novembre.		30 novembre.																							
Inspecté par le lt.-col. Duchesnay, S. A. G., district militaire No. 7.		Inspecté par le maj.-général commandant la milice.																									

## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 7 — Suite.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.		
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.	Milles.	Mode.
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.					
17e bataillon, infanterie légère		Lt.-col. Blanchet, Lévis.....									
Compagnie No. 1		Capt. Brunelle, St. Joseph.....	2	42	2	31	Québec.	3 août.	8	Quartier-général.	
do No. 7		Major Fournier, St. Raphaël.....			2	42		18 juillet	8		
do No. 8		Capt. Morin, St. Lazare.....			2	40		18 do	8		
Bataill. du comté de Québec.....		Major V. Laurin, Ancienne Lorette.....					Ancienne Lorette.	14 juillet.	8 jours.	Quartier-général.	
Compagnie No. 2		Capt. N. Laurin, Ancienne Lorette.....	2	42	2	42					
do No. 3		Major Genest, St. Ambroise.....	2	42	2	42					



RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 7.—Suite.			Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.			
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
Bataillon de Kamouraska.....		Lt.-col. Taché .....										
Compagnie No. 1		Capt. Ouillet, Ste Anne.....	2	42	2	42	Ste. Anne.	28 juillet.	8 jours.	Quartier-général.		
do No. 2		Capt. Dupuy, Kamouraska .....	2	42	2	42	St. Denis.					
do No. 3		Capt. Fraser, St. Denis.....	2	42	1	35	Kamouraska					
Bataillon de Témiscouata.....		Lt.-col. Hudon, Rivière-du-Loup.....										
Compagnie No. 3		Capt. Frère, Cacouna.....	2	42	2	41	Cacouna.	25 juil...				
do No. 4		Capt. LeBel, St. Arsène.....	2	42	1	42	St. Arsène.	25 do ..	do	do		
do No. 5		Capt. Dumas, Ile Verte.....	2	42	2	41	Ile Verte .....	26 do ..				

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.			
								Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champs de tir.						
								Bataillon.	Compagnie.						
Bonne.	Bonne.	Bonne.	Aucun.	Non.	Bonne.	Formation par quatre à la halte et sur la marche ; manèment des armes et exercices au tir ; exercices de compagnie et en trailleurs, très-satisfaisants.	Oui.	42	3-34	28	juil.	28	juil.	Inspecté par le Lt.-col. Duchesnay, S.A.G.	
Aucun.	Aucun.	Aucun.	Aucun.	Non.	Bonne.	Formation par quatre à la halte et sur la marche ; manèment des armes et exercices au tir ; exercices de compagnie et en trailleurs, très-satisfaisants.	Oui.	42	9-14	28	do	28	do		
Non.	Non.	Non.	Aucun.	Non.	do	Manèment des armes et exercices au tir ; formation par quatre ; exercices de compagnie et en trailleurs très satisfaisants, excepté la compagnie du capt. LeBel.	do	42	.....	28	do	28	do	Inspecté par le Lt.-col. Lamontagne, M.B.	
do	do	do	Aucun.	Non.	do	Manèment des armes et exercices au tir ; formation par quatre ; exercices de compagnie et en trailleurs très satisfaisants, excepté la compagnie du capt. LeBel.	do	42	14-16	25	juil.	25	juil.		
do	do	do	Aucun.	Non.	do	Manèment des armes et exercices au tir ; formation par quatre ; exercices de compagnie et en trailleurs très satisfaisants, excepté la compagnie du capt. LeBel.	do	42	9-18	25	do	25	do		
do	do	do	Aucun.	Non.	do	Manèment des armes et exercices au tir ; formation par quatre ; exercices de compagnie et en trailleurs très satisfaisants, excepté la compagnie du capt. LeBel.	do	42	7-15	26	do	26	do		
								200, 400 et 600 verges.							
								200, 400 et 600 verges.							



## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 7—Suite.			Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'ins- pection.	Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles. Modc.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Corps.		Corps.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cice.				
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.				Sous-officiers et soldats.			
Bataillon de Ri- mouski.....		Lt.-col. Martin, Rimouski.....										
Compagnie No. 1		Capt. Martin, Ri- mouski.....	2	42	2	42	Rimouski.	11 août	8 jours.	Quartier-général.		
do No. 4		Capt. Coté, Bic...	2	42	1	35	Bic.	10 do				
Bataillon de Dor- chester.....		Major L. Genest, St. Isidore.....										
Compagnie No. 1		Capt. Rouleau, St. Claire.....	2	42	2	38	Ste. Claire.	18 juil.	do	do		
do No. 3		Capt. Létour- neau, St. Isi- dore.....	2	42	1	40	St. Isidore.	23 do				
do No. 4		Capt. Mercier, Ste. Justine.....	2	42	2	40	St. Justin.	25 do				
23e bataillon .....		Major Bernier, St. Marie.....										
Compagnie No. 2		Major Paradis, Aylmer.....	2	42	1	42	Aylmer .....	3 août.	8 jours.	Quartier-général.		
do No. 4		Capt. Paradis, Lampton.....	2	42	2	41	do .....	3 do				
do No. 5		Capt. Jalbert, St. Marie.....	2	42	2	42	St. Marie.....	17 juil.				

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient bonz jids enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champ de tir.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES
										Bataillon.	Compagnie.			
Bonne.	Bonne.	Bonne.	Aucun.	Non.	Bonne.	Formation par quatre sur la marche, manient des armes et exercices au tir, exercice de compagnie et en tirailleurs, pas-sablement bien.	Oui.	42 38	200, 400 et 600 verges.	14 6-25	11 août 10 do	11 août 10 do	Inspecté par le Lt.-col. Duchesnay, S.A.G.	
Bonne.	Bonne.	Bonne.	Aucun.	Non.	do	Formation par quatre sur la marche, manient des armes et exercice au tir, exercice de com-pagnie et en tirailleurs, bien.	do	41 40	200, 400 et 600 verges.	3-13 6-20	18 juill. 23 do	18 août. 23 juill.	Inspectée par le Lt.-col. Lamontagne. Insp. par le Lt.-col. Duchesnay, S.A.G.	
Bonne.	Bonne.	Bonne.	Aucun.	Non.	Bonne.	Formation par quatre sur la marche, manient des armes et exercices au tir, exercice de com-pagnie et en tirailleurs, très satisfaisants.	Oui.	42 41 42	200, 400 et 600.	6-01 40-40	3 août. 3 do	3 août. 3 do	No. 2.—Inspectée par le Lt.-col. Duchesnay, S.A.G. No. 4.—Inspectée par le Lt.-col. Duchesnay, S.A.G. No. 5.—Inspectée par le Lt.-col. Lamontagne, M.B.	

## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 7.— <i>Suite.</i>		Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cice,		
55e bataillon		Lt.-col. King, In- verness	2	42						
Compagnie No. 1		Capt. Miller, Kin- near's Mills			1	42	Kinnears	20 juill.	8 jours.	Quartier-général.
do No. 4		Capt. Thompson, Reid's Mills			2	42	Read's Mills	19 do		
do No. 5		Capt. Blanchard, Somerset			2	40	Somerset	21 do		
do No. 6		Major Montgom- ery, St Sylvestre			2	42	St. Sylvestre	18 do		
61e bataillon		Lt.-col. Beaubien, St. Thomas								
Compagnie No. 1		Lieut. Fournier, St. Thomas	2	42	1	38	St. Thomas	24 oct.	do	do
do No. 2		Capt. Landry, St Pierre			1	42	St. Pierre	31 do		
do No. 3		Capt. Desjardin, Cap St. Ignace			1	42	Cap St. Ig- nace	24 do		



## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 7.— <i>Suite.</i>		Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.		Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cice.		
Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.					
70e bataillon.....	Lt.-col. Massi- cotte, Ste. Ge- neviève .....									
Compagnie No. 1....	Capt. E. Trudel, Ste. Geneviève .....	2	42	2	42	St. G'n'viève	11 juil..	8 jours.	Quartier-général.	
do No. 2.....	Capt. Cossette, St. Narcisse... ..			2	42	St. Narcisse.	13 do ..			
do No. 3.....	Capt. T. Trudel, Ste. Geneviève .....			2	42	St. G'n'viève	11 do ..			
do No. 4.....	Capt. J. Massi- cotte, St. Pros- per .....			1	42	St. Prosper.	12 do ..			
do No. 5.....	Capt. Tessier, Ste. Anne .....			2	42	St. Anne .....	12 do ..			
Bataillon de Portneuf.....	Lt.-col. Panet .....									
Compagnie No. 2....	Capt. Frenette, St. Raymond... ..	2	42	2	42	St. Raymond	9 juil..	do	do	
do No. 5.....	Capt. Bernard, Cap Santé.....			2	42	Cap Santé .....	21 do ..			

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

	Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.	
									Nombre de ceux qui ont pas fait l'exercice, s'il y en a.					Chiffre de mérite.
									Champs de tir.	Bataillon.				
			Bonne.											
			Aucun.											
			Oui.											
			Bonne.											
			Formation par quatre à la halte et sur la marche, maintien. des armes et tir, exercices de compagnie et en tirailleurs. Je tout bien exécuté, excepté la compagnie du Capit. Tessier, qui est passable.											
			Oui.											
			Formation par quatre à la halte et sur la marche, maintien des armes et tir, exercices de compagnie et en tirailleurs bien exécuté. Compagnie du Capitaine Frenette, très-bien.											
			do											
			42											
			200, 400 et 600.											
			16-39											
			9 juil....											
			21 do ....											
			11 juil....											
			13 do ....											
			11 do ....											
			9-13											
			12 do ...											
			5-40											
			12 do ...											
			13 do ...											
			11 do ...											
			12 do ...											
			13 do ...											
			do									Inspecté par le lieut.-col. Duches-nay, S.A.G.		

## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 7.— <i>Suite.</i>			Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.			Corps.		Corps.		Lieu.	Date	Nombre de jours d'exer- cice.				
Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.		Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.							
Bataillon de Charlevoix.....	Maj. Dufour, Baie St. Paul.....												
Compagnie No. 1.....	Capt. Gauthier, Baie St. Paul...		2	42	2	42	Baie St. Paul	23 juil...	8 jours.	Quartier-général.			
do No. 2.....	Capt. Blouin, Ile d'Orléans.....					42	Ile d'Orléans	14 do ...					
do No. 4.....	Capt. Lemieux, Chicoutimi.....				1	40	Chicoutimi	29 do ...					
Compagnie indé- pendante.....	Capt. S. Martel, St. Raymond...		2	42	2	42	St. Raymond	9 juil...	do	do			

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.		Coût quotidien des rations par tête en campement.		Conduite générale des corps.		Accidents.		S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.		Condition des uniformes, armes et four-niments.		Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.		Si les soldats des différents corps étaient <i>bonâ fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.		Exercice au tir.		Date de l'inspection.		Date de la complétion des exercices.		REMARQUES.	
Bonne.		Aucun.		Non.		Bonne.		Maniement des armes et tir, formation par quatre à la halte et sur la marche, exercice de compagnie et en tirailleurs. Le tout très-bien exécuté.		Oui.		42		Nos. 1. 150, 200, 300; 2. 200, 400, 600; 4. 200, 400, 500.		10-17		23 juil...		23 juil...			Inspecté par le lt.-col. Lamontagne, M.B.
do		do		do		do		Maniement des armes et tir, formation par quatre à la halte et sur la marche, exercice de compagnie et en tirailleurs; bien exécuté.		do		42		200, 400 et 500.		11-17		9 juil...		7 juil...		Inspectée par le lt.-col. Duchesnay, S.A.G.	
do		do		do		do		42		42		16-11		16-37		23 juil...		14 do ...		14 do ...			do
do		do		do		do		42		42		16-37		29 do ...		29 do ...		29 do ...		29 do ...		do	



## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 8. Lieut.-col. G. J. MAUNSELL, S. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.		Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cice,		Milles.	Mode.
Compagnies.		Officier commandant et quartier-général.		Officiers.	Sous-officiers et soldats.				Officiers.	Sous-officiers et soldats.	
2e division de brigade.....	Lieut.-col. Mac- Shane, M. B., St. Jean.....	1	.....	1	.....						
8e régiment de cavalerie.....	Lt. - col. Saun- ders, Apohaqui	21	291	14	162			8			
Troupe No. 1.....	Capt. Otty, Hampton .....	2	39	1	34			8			
do No. 2.....	Capt. Foshay, Apohaqui .....	2	39	2	33			8			
do No. 3.....	Capt. Pearson, English Settle- ment.....	2	39	2	32			8			
do No. 4.....	Capt. Langstroth, Hammond River	2	39	2	32			8			
do No. 5.....	Capt. Upham, Upham.....	2	39	.....	.....			8			
do No. 6.....	Capt. Brittain, Springfield .....	2	39	2	31			8			
do No. 7.....	Lieut. Scovil, Shédiac.....	2	39	.....	.....			8			
	Etat-major et mu- sique, Apohaqui	7	18	5	.....						
Batterie de cam- pagne.....	Major tit. Call, Newcastle .....	4	74	4	60	Newcastle.	20 juillet 1876.	12	En camp.	1 mille.	A pied.
						Apohaqui.	8 juillet 1876.		A bivouaqué à Apohaqui ; pas en camp.	Moyenne, 25 milles par troupe.	Marche à cheval.

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

1/2 heure.	Moyenne, 8 heures.	Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Conditions des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient bons, fide enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.		Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champs de tir.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
									Bataillon.	Compagnie.			Chiffre de mérite.				
do	Aucunes émises par le gouvernement.																
Bonne.	Bonne.																
Aucun.	Aucun.																
Non.	Oui; 14; bonne.																
do	Bonne.																
Tir à boulets et obus, et manœuvres d'artillerie; bien exécutées.	Manœuvres de cavalerie; bien exécutées.																
do	Oui.																
do	Aucun.																
	200 et 400 verges.																
Exercice d'artillerie.	11-64																
Tir à boulets et obus.	10-63	15 juill.	15 juill.														
	13-38	15 do	15 do														
	13-10	15 do	15 do														
	13-38	15 do	15 do														
	8-01	15 do	15 do														
	.....	.....	.....														
	.....	15 do	15 do														
28 juill.	1er août																
	Inspectée par le sous - adjudant-général.																
	Troupes Nos. 5 et 7 n'ont pas été appelées à faire l'exercice.																
	Inspectée par l'inspecteur de l'Artillerie et le sous - adjudant-général.																

## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 8.— <i>Suite.</i>		Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cice.		Milles.	Mode.
Batterie de cam- pagne.....		Capt. Dibblee, Woodstock.....	4	74	3	76	Woodstock.	4 juillet 1876.	12	En camp.	1 mille. Marche.
Génie, N. B. ....		Capt. Perley, St. Jean.....	2	42							
Brigade d'artil- lerie de place....		Lt. - col. Foster, St. Jean .....	17	223	11	164					
Batterie No. 1....		Capt. Kane, St. Jean .....	2	39	2	40					
do No. 2....		Capt. Ring, St. Jean .....	2	39	2	42			8		
do No. 3....		Maj. tit. Cunard, St. Jean.....	2	39					8		
do No. 7....		Maj. tit. Gillespie, Chatham .....	2	39	2	36			8		
do No. 10....		Capt. Armstrong, St. Jean .....	2	39	2	42			8		
		Et.-maj. et corps de mus., St. Jean	7	28	3	4	Saint-Jean.	Différents jours.	8	Non en camp.	1 mille. Marche.

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	½ heure.			REMARQUES.
Coût quotidien des rations par tête en campement.	Aucunes émises par le gouvern.			
Conduite générale des corps.	Bonne.			
Accidents.	Aucun.			
S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Non.			
Condition des uniformes, armes et four-niments.	Bonne.			
Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Tir à boulets et obus, et manœuvres d'artillerie ; bien exécutés.			
Si les soldats des différents corps étaient bon à fide enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Oui.			
Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Aucun.	23		
Champs de tir.		2, 4 et 600 verges.		
Exercice au tir.				
Bataillon.	Exercice d'artillerie.			
Compagnie.	Tir à boulets et qbus.	31-35		
Date de l'inspection.	12 juill.		8 août.	
Date de la complétion des exercices.	16 juill.		8 do	
			9 do	Inspectée par l'inspecteur d'artillerie et le sous-adjutant-général.
			9 do	Inspectée par l'inspecteur d'artillerie et le sous-adjutant-général.
			9 do	La compagnie No. 3 n'a pas fait l'exercice.
			9 do	
				Exempt de l'exercice.

## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No 8.— <i>Suite.</i>		Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.				Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.		
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cice.	Au camp ou autrement.		Milles.	Mode.
62e bataillon.....		Lt.-col. Blaine, St. Jean.....	19	252	16	227	St. Jean.	Différents jours.	8 jours.	Pas au camp.	1 mille.	Marche.
Compagnie No. 1 ...		Capt. Devlin, St. Jean.....	2	38	2	41						
do No. 2 ...		Capt. Sturdee, St. Jean.....	2	38	2	39						
do No. 3 ...		Capt. Farren, St. Jean.....	2	38	2	42						
do No. 4 ...		Capt. Hazen, St. Jean.....	2	38	2	32						
do No. 5 ...		Capt. McLean, St. Jean.....	2	38	1	36						
do No. 6 ...		Capt. Likely, St. Jean.....	2	38	2	33						
		Etat-m. et musiq., St. Jean.....	7	24	5	4						
67e bataillon.....		Lt.-col. Upton, Woodstock.....	28	420	18	249	Quartier-général de compagnie.	do	do	do	Nil.	
do No. 1 ...		Capt. Bourne, Woodstock.....	2	41	3	43						
do No. 2 ...		Capt. Adams, Centerville.....	2	40	.....	.....						
do No. 3 ...		Capt. Boyer, Vic- toria Co.....	2	40	2	41						
do No. 4 ...		Capt. Hoyt, Rich- mond.....	2	40	.....	.....						
do No. 5 ...		Capt. Burpee, Waterville.....	2	40	2	40						
do No. 6 ...		Capt. Beckwith, Grand Falls.....	2	40	2	42						
do No. 7 ...		Capt. Baker, Little Falls.....	2	40	2	42						
do No. 8 ...		Maj.-titul. Vince, Hartland.....	2	40	.....	.....						
do No. 9 ...		Capt. Hartley, Peel.....	2	40	3	41						
do No. 10 ...		Capt. Carvell, Wilmot.....	2	40	.....	.....						
		Etat-m. et musiq., Woodstock.....	8	19	4	.....						



## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 8.— <i>Suite.</i>		Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.			
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers	Sous-officiers et soldats.					
71e bataillon.....		Lt.-col. Marsh, Frédéricton ...	17	210	16	168	Quartier-général de compagnie	Différents jours.	8 jours.	Pas au camp.	Nil.
Compagnie No. 2...		Maj. titul. Staples, Ste. Marie.....	2	37	2	37					
do No. 3...		Capt. Christy, Keswick .....	2	37	2	37					
do No. 4...		Maj. titul. Wilkin- son, Stanley ...	2	27	2	37					
do No. 5...		Capt. Cropley, Frédéricton .....	2	38	3	38					
do No. 6...		Major titul. Alex- ander, Blessville Etat-maj. et mu- sique, Frédér'ton	2	37	.....	.....					
			7	24	7	19					
73e bataillon.....		Major Sheriff, Chatham.....	17	210	12	126	Quartier-général de compagnie.	Différents jours.	8	Pas au camp.	Nil.
Compagnie No. 1...		Capt. Hutchinson, Buctouche .....	2	38	1	39					
do No. 2...		Capt. Fenton, Chatham.....	2	37	2	37					
do No. 3...		Capt. Blake, Black Brook.....	2	37	.....	.....					
do No. 4...		Capt. Templeton, Rivière Noire...	2	37	.....	.....					
do No. 5...		Capt. Cameron, Baie de Vin.....	2	37	3	41					
		Etat-maj. et mu- sique, Chatham.	7	24	3	.....					





## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 8.— <i>Suite.</i>			Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.			Au camp ou autrement. Milles. Mode.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cice.			
74e bataillon		Lieut.-col. Beer, Sussex			15	139	Quartier-général de compagnie.	Diverses dates.	8	Pas en camp.	Nil.	Nil.
Compagnie No. 1		Capt. Wetmore, Clifton	2	42	2	33						
do No. 2		Capt. Alward, Petitcodiac			2	33						
do No. 3		Capt. Arnold, Sussex										
do No. 4		Capt. Murray, Murray Road			2	40						
do No. 5		Capt. Baird, Sackville			2	33						
do No. 6		Capt. Harper, Baie Verte										
		Etat-major et mu- sique, Sussex	7	13	7	Avec com- pagn's		8				
Compagnie indé- pendante		Capt. Lloyd, Deer Island	2	39								
Compagnie indé- pendante		Capt. Barbarie, Dalhousie	2	39	2	39	Quartier- général de compagnie.	Diverses dates.	8	Pas en camp.	Nil.	Nil.
Compagnie in- dépendante		Lieut. Stewart, St. Stephen	2	39	2	37						
Compagnie in- dépendante		Maj.-tit. McGee, St. George	2	39	2	37	Quartier- général de compagnie.	Diverses dates.	8	Pas en camp.	Nil.	Nil.



## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 9, Colonel J. W. LAURIE, S. A. M.		Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'ins- pection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles. Mode.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion et moyen de transport.
Bataillon ou corps.		Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cice.			
Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
Batterie de cam- pagne d'Hali- fax.....	Major Graham, Halifax.....	5	100	5	69	Halifax.....	11 nov...	12			
1re brigade d'ar- tiller. de place d'Halifax.....	Lt.-col. Mitchell, Halifax.....	25	330	11	116						
Batterie No. 3....	Capitaine Curren, Halifax.....			2	39	do			8		
do No. 4....	Capitaine Oland, Halifax.....			2	23				8		
do No. 5....	Cpt. Wainwright, Halifax.....			2	28		3 novembre.		8		
do No. 6....	Capt. Oxley, Hali- fax.....			2	26				8		
2e brigade d'ar- tiller. de place d'Halifax.....	Lt.-col. McPher- son, Halifax.....	25	330	9	104						
Batterie No. 2....	Capt. Stairs, Halifax.....			2	33	do	do		8		
do No. 3....	Lieut. Stewart, Halifax.....			2	38				8		
do No. 4....	Capt. Purcell, Halifax.....			2	33				8		

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.		Cout quotidien des rations par tête en campement.		Conduite générale des corps.		Accidents.		S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.		Condition des uniformes, armes et fourniments.		Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.		Si les soldats des différents corps étaient bon <i>à fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.		Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.		Champs de tir.		Exercice au tir.		Date de l'inspection.		Date de la complétion des exercices.		REMARQUES.
		Bonne.	Aucun.	Bonne.	Aucun.																					
		Bonne.	Aucun.	Bonne.	Aucun.																					
		do	do	Bonne, corps de tambours et clairon; 13 musiciens.	do	Non.																				
		do	do	Exercice de bataillon bien exécuté; manœuvres des armes et tir, exercice du canon en détail, satisfaisant.	do	Uniformes en général, en bon état; les armes ont besoin de réparations.																				
		do	do	Exercice de batterie de campagne et évolutions ordinaires d'inspection; pas de chevaux pour les canons.	do	Exercice de batterie de campagne et évolutions ordinaires d'inspection; pas de chevaux pour les canons.																				
		do	do	do	do	Oui.																				
		do	do	do	do	Aucun.																				
		200, 400 et 600 verges.	200, 400 et 600 verges.	200, 400 et 600 verges.	200, 400 et 600 verges.	200, 400 et 600 verges.																				
		11-32	21-50	18-84	22-45	21-99	23-02																			
		11-71	3 do ...	3 do ...	3 do ...	3 do ...	3 do ...																			
		6-74	3 do ...	3 do ...	3 do ...	3 do ...	3 do ...																			
		15-75	3 do ...	3 do ...	3 do ...	3 do ...	3 do ...																			
		17-00	13 nov...	13 nov...	13 nov...	13 nov...	13 nov...																			

## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 9.—Suite.			Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.		
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.	Au camp ou autrement.	Milles.	Mode.
63e bataillon.....		Lt.-col. Pallister, Halifax.....	26	370	13	200						
Compagnie No. 1		Lieut. McInnis, Halifax.....			2	38						
do No. 2		Capt. Fultz, Halifax.....			2	40	Halifax.....	7 novembre.	8			
do No. 3		Capt. Bond, Halifax.....			2	38			8			
do No. 4		Capt. McKerron, Halifax.....			2	42			8			
do No. 5		Capt. Walsh, Halifax.....			2	42			8			
66e bataillon.....		Lt.-col. Bremner, Halifax.....	32	440	11	168						
Compagnie No. 2		Capt. Hart, Halifax.....			2	42						
do No. 4		Capt. Putner, Halifax.....			2	42		do	8			
do No. 7		Capt. Humphrey, Halifax.....			2	42			8			
do No. 8		Capt. Reeves, Halifax.....			2	42			8			
78e bataillon.....		Lt.-col. Campbell, Truro.....	29	385	13	199						
Compagnie No. 1		Capt. Lawrence, Truro.....			2	42						
do No. 2		Capt. Rayne, Onslow.....			2	42						
do No. 4		Capt. Nelson, Sherborne.....			2	39	Truro.	20 octobre.	8			
do No. 5		Capt. Burgess, Windsor.....			2	39			8			
do No. 6		Capt. Sutherland, North Thorne.....			2	37			8			



## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 9.— <i>Suite.</i>			Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.			Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cice.		Au camp ou autrement.
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.				Milles.	
Bataillon provi- soire de Cum- berland .....		Major Harrison, Amherst.....	20	275	8	110	Spring Hill.	15 juillet.	8		
Compagnie No. 2		Capt. Black, Riv. Philippe.....			2	39					
do No. 3		Capt. Harrison, Maccan.....			2	32					
do No. 4		Capt. Mills, Mount Maccan.....			2	39					
Batterie d'artil- lerie de place de Pictou.....		Capt. Gordon, Pictou.....	3	55	2	35	Pictou.....	20 novembre.	8		
Batterie d'artil- lerie de place de Lunenburg.	1	Lient. G. Godley, Lunenburg.....	3	55	2	39	Lunenburg..	26 oct....	8 jours.		Tous les corps ont fait l'exercice à leur quartier général.





## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 9.— <i>Suite.</i>		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.						
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.	Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
Batterie d'artillerie de place de la baie Mahone .....		Capt. James, baie Mahone .....	3	55	2	39	Lunenburg.	26 oct.	8 jour.			Tous les corps ont fait l'exercice à leur quartier-général.
68e bataillon .....		Lieut.-col. Chipman, Kentville	35	495	15	250	Kentville.	19 septembre.	do	do		
Compagnie No. 1 .....		Capt. Dodge, Kentville.....			2	42						
do No. 2 .....		Capt. Beckwith, Canard .....			2	42						
do No. 3 .....		Capt. Redden, Kentville.....			2	42						
do No. 4 .....		Capt. Steadman, Bill Town.....			2	41						
do No. 6 .....		Capt. Borden, Canning .....			2	41						
do No. 9 .....		Capt. Ross, Buckley's Corners.....			2	42						
69e bataillon .....		Lieut.-col. Starratt, Paradise..	35	495	15	249	Pardie.	7 septembre.	do	do		
Compagnie No. 1 .....		Capt. Marshall, Clarence.....			2	42						
do No. 3 .....		Capt. Wade, Granville .....			2	41						
do No. 4 .....		Capt. Charlton, Port William.....			2	41						
do No. 5 .....		Capt. Whitman, Round Hill.....			2	42						
do No. 5 .....		Capt. Buckler, Balhousie..... Capt. Harris, Clementsport.....			2 2	42 41						

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.		Coût quotidien des rations par tête en campement.		Conduite générale des corps.		Accidents.		S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.		Conditions des uniformes, armes et four-niments.		Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.		Si les soldats des différents corps étaient bon <i>s</i> fide enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.		Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.		Champs de tir.		Exercice au tir.		Date de l'inspection.		Date de la completion des exercices.		REMARQUES.	
Bonne.	Aucun.	Bonne.	Aucun.	Bonne.	Aucun.	No.		Cond. gén. des uniform., bonne; les armes ont besoin de répar.		Exercé en bataillon avec le 75e régiment.		Oui.		200, 400 et 500 verges.				Bataillon.		Compagnie.							
Bonne.	Aucun.	Bonne.	Aucun.	No.		Cond. gén. des uniform., bonne; les armes ont besoin de répar.		Exercé en bataillon avec le 75e régiment.		Oui.		200, 400 et 500 verges.						Bataillon.		Compagnie.							
Oui, 13; fait des progrès.	Oui, 11; fait des progrès.	do	do																								
do	do																										
Défilé au pas; exercice de ba-taillon et en tirailleurs, assez bien exécutés.	Exercices de compagnie et de ba-taillon; excr. de tirailleurs assez bien exécuté.	do	do																								
do	do																										
do	do																										
200, 400 et 600 verges.	200, 400 et 600 verges.																										
17-65	18-32																										
21-47	19-37																										
23-64	23-64																										
22-34	23-64																										
20-70	20-70																										
23-42	23-42																										
20-70	20-70																										
17-65	18-32																										
21-47	19-37																										
18-32	21-47																										
20-22	20-22																										
16-41	16-41																										
27-22	27-22																										
23-54	23-54																										
21-72	21-72																										
38-80	38-80																										
21-47	21-47																										
21-47	21-47																										
26 oct.	26 oct.																										
26 oct.	26 oct.																										
26 oct.	26 oct.																										
26 oct.	26 oct.																										

Inspectée à Cle-mentsport le 21 novembre.

## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 9.— <i>Suite.</i>		Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, moyen de transport.
		Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cice.		
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.					
72e bataillon		Lieut.-col. Par- ker, Wilmot.....	25	330	10	153	Wilmot.	30 octobre.	8 jours.	Ces corps se sont exercés à leur quartier-général.
Compagnie No. 2		Capt. Baker, Wil- mot.....			2	39				
do No. 3		Capt. Roach, Port William.....			2	39				
do No. 4		Capt. Phinney, Farmington.....			2	36				
do No. 5		Capt. Taylor, Middleton.....			2	39				
75e bataillon		Major Rudolf, Lunenburg.....	34	330	10	151	Lunenburg.	20 octobre.	do	do
Compagnie No. 1		Capt. King, Lun- enburg.....			2	38				
do No. 2		Capt. Curll, Lun- enburg.....			2	38				
do No. 3		Capt. Ross, Lun- enburg.....			2	36				
do No. 4		Capt. Ham, Baie Mahone.....			2	39				
Bataillon provi- soire de Victoria		Major W. Bing- ham, Baddeck..	5	275	12	198	Baddeck	4 juillet.	do	do
Compagnie No. 1		Capt. W. Cain, Baddeck.....	3	55	2	40				
do No. 2		Capt. C. McRae, Middle River...	3	55	2	42				
do No. 3		Capt. J. McNeil, Grand Narrows	3	55	2	42				
do No. 4		Capt. D. F. Mc- Rae, Baddeck..	3	55	2	35				
do No. 5		Capt. C. W. Hill, Sydney.....	3	55	2	39	Sydney.....	11 juill		



## RAPPORTS d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 10. Lient.-col. W. OSBORNE SMITH, C.M.G., S.A.G.M.			Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.					
Bataillon ou corps.			Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cice,	Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.		Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.					Milles.	Mode.
Batterie d'artil- terie de camp. de Winnipeg.	...	Major l'hon. W. N. Kennedy, Winnipeg.....	5	74	5	61	Little Stony Mountain.	4 au 16 septembre 1876.	12	Au camp.	6	A pied.

fait les exercices annuels de 1876 -77.—*Suite.*

12 heures.	Temps pris pour con- on corps.
40 cts.	Coût quotidien des rations par tête en campement.
Très-bonne.	Conduite générale des corps.
Aucun.	Accidents.
Musique nouvellement formée (11) ; passable.	S'ils ont une musique, nombre de musi- ciens, etc.
Bonne.	Condition des uniformes, armes et four- niments.
Défilé au pas, manœuvres géné- rales et mouvements de batté- rie de campagne ; tir à obus, aussi manœuvres de canons.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.
Oui.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bonâ fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.
13	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.
.....	Champs de tir.
.....	Bataillon.
.....	Compagnie.
14 septembre 1876.	Exercice au tir.
16 septembre.	Chiffre de mérite.
	Date de l'inspection.
	Date de la complétion des exercices.
	REMARQUES.
	Le major Ken- nedey m'informe que les rapports du tir à la cible sont entre les mains du Lieut. Young, qui est maintenant à l'é- cole d'artillerie de Kingston, et ne peuvent être four- nis à temps pour accompagner ce rapport.

## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 11. Lieut.-col. C. F. HOUGHTON, S.A. & M.			Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.			Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cice.			
Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.		Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
Carab. Victoria.	2 Maj. tit. Roscoe, Victoria .....		2	40	2	19	Victoria .....	2 déc...			Au quartier-général de Cie.	
do No. 2....							Capt. Vinter, Victoria.....	2				
Carab. de New- Westminster....	Capt. Burr, New Westminster....		3	40	3	20	New Westminster.	14 déc....			do	
Artil. de Seymour (demi-batterie) ...	Lieut. Scott, New Westminster....		2	30	1	12	do	15 déc....			Au quart.-général de batterie.	
Carabiniers de Nanaimo.....	Capt. Bryden, Nanaimo.....		3	40								





## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 12. Col. l'hon. JOHN H. GRAY, C.M.G., S.A.G.M.			Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.			Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cice.	
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers	Sous-officiers et soldats.				Milles.
Artillerie de pla- ce de George- town.....		Capt. Owen, Georgetown ...	2	40	2	28	Georgetown.	18 juil...	8	Quartier-général de compagnie.
Artillerie de pla- ce de Summ- erside .....		Capt. Price, Summerside ...	2	40	2	31	Summerside.	12 juil...	8	do
Artillerie de pla- ce de Charlot- town, batterie No. 1.....		Major Pollard, Charlottown.	3	40	3	33	Charlottown.	6 juil...	8	do
Artillerie de pla- ce de Charlot- town, batterie No. 2.....		Major Morris, Charlottown.	3	40	2	32	do	5 juil...	8	do

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.		Coût quotidien des rations par tête en campement.		Conduite générale des corps.		Accidents.		S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.		Condition des uniformes, armes et four-niments.		Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.		Si les soldats des différents corps étaient <i>bonâ fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.		Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.		Champs de tir.		Exercice au tir.		Date de l'inspection.		Date de la complétion des exercices.		REMARQUES
1 heure.	do	Bonne.	Aucun.	Aucun?	Neufs	Exercice de compagnie et peloton, maniem. des armes, bien exécutés.	do	Oui.	do	200 à 500 verges.	Bataillon.	Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES											
do	do	do	do	do	do	Exercice de compagnie et de peloton, maniem. des armes, manœuvres de pièces d'artillerie, très-bien exécutés.	do	do	do	200 à 600 verges.	do	do	26 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	18 oct.	18 oct.											
do	do	do	do	do	do	Exercice de compagnie et de peloton, maniem. des armes, manœuvres de pièces d'artillerie, très-bien exécutés.	do	do	do	200 à 500 verges.	do	do	10 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	4 sept.	29 juill.											
do	do	do	do	do	do	Exercice de compagnie, médiocre.	do	do	do	Pas de rapport.	do	do	1er sept.	31 juill.												

## RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. No. 12.— <i>Suite.</i>			Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Mode.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.			
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
Batail. du comté de Queen .....		Lieut.-col. Beer, Charlottetown.					Charlottetown.	24 juin.	8	Au quartier-général de compagnie.		
Compagnie No. 2 .....		Capt. McMillan, Wheatly River.	2	40								
do No. 3 .....		Capt. Rogerson, Crapaud .....	2	40								
do No. — .....		Capt. Longworth, Charlottetown.	2	40	2	32						
Bataillon provisoire du comté de King .....		Maj. Macdonald, Georgetown .....					Cardigan.	10 juil.	8	do		
Compagnie No. 2 .....		Capt. Scrimgeour, Cardigan	3	40	2	34						
Bataillon provisoire du comté de Prince .....		Lt.-col. Hunter-Duvar, Summerside .....					Alberton.	4 juil.	8	do		
Compagnie No. 1 .....		Capt. Montgomery, Alberton ..	2	40	1	33						

fait les exercices annuels de 1876-77.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bonâ fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champs de tir.	Bataillon.	Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
3 1/2 heures.														
do		Bonne.												
do		Aucun.												
do		Aucune.												
do					Neuf.									
Exercices de compagnie et de peloton, manient des armes et tir à poudre, bien exécutés.	Exercices de compagnie, très-médiocres.	Exercices de compagnie et de peloton, manient des armes ; très-bien.												
do	do	Oui.												
200 à 300 verges.	do	200 à 600 verges.												
3 1/2	14	32												
31 août...	4 sept...	30 oct...												
13 juil...	18 juil...	30 oct...												
	Première année d'exercice.	N'a pas fait l'exercice. do												

## ANNEXE No. 3.

## RAPPORTS SUR L'ARTILLERIE, ETC.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR DE L'ARTILLERIE ET DES MUNITIONS  
DE GUERRE.

CITADELLE, QUÉBEC, 31 décembre 1876.

A l'adjudant-général de la milice, Canada.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que j'ai inspecté dans le cours de l'année dernière les forts de l'artillerie et l'armement de tout le pays, à l'exception de ceux des provinces de Manitoba et de la Colombie Britannique, et que les batteries qui ne faisaient pas l'exercice à l'époque de ma visite ont été inspectées subséquemment (dans Ontario) par le lieutenant-colonel Irwin, inspecteur de l'artillerie, dont j'inclus le rapport. Les batteries que j'ai inspectées sont les suivantes :

*Ontario.*

Batterie de campagne d'Hamilton.  
do de Durham.  
do de Gananoque.  
do de Toronto.  
Batterie de place de Cobourg.  
do de Ste. Catherine.

*Québec.*

Batterie de campagne de Montréal.  
do de Shefford.  
do de Québec.

*Nouveau-Brunswick.*

Batterie de campagne de Newcastle.  
Batteries de place de St. Jean, 1, 2, 3 et 10.  
Batterie de place de Chatham.

*Nouvelle-Ecosse.*

Batterie de campagne d'Halifax.  
1<sup>ère</sup> et deuxi<sup>ème</sup> brigades d'artillerie de place d'Halifax.  
Batterie de place de Digby.

*Ile du Prince-Edouard.*

Batteries Nos. 1 et 2 de l'artillerie de place de Charlottetown.  
Les batteries de Summerside et Georgetown n'ayant pas de canons ont fait l'exercice comme infanterie. Je ne les ai pas inspectées.  
Les corps qui n'ont pas fait l'exercice cette année sont les suivants :

*Québec.*

Batterie d'artillerie de place de St. Jean.  
Brigade d'artillerie de place de Montréal.  
Batterie de la Grosse Isle.

*Nouveau-Brunswick.*

Batteries Nos. 4, 5, 6, 7, 8 et 9 d'artillerie de place.

*Nouvelle-Ecosse.*

Batterie d'artillerie de place de Pictou.  
do de Digby.  
do de la Baie de Mahon.  
do de Lunenburg.

EFFECTIF des batteries inspectées par le lieutenant-colonel T. B. Strange,  
A. R., inspecteur de l'artillerie.

Nom de la batterie.	Officiers supérieurs.	Capitaines.	Lieutenants.	Sergents de l'état-major.	Sergents.	Caporaux.	Bombardiers.	Canonniers.	Trompettes.	Total.	Chevaux.	Certificats de 1ère classe.	Certificats de 2me classe.	Certificats de 3me classe.	Chirurgiens.	Chirurgien vétérinaire.	Remarques.
ONTARIO.																	
Batterie de campagne de Hamilton.....	1	1	3	4	4	4	4	59	1	77	28	4	2	.....	1	1	* Pas de rapport.
do do Toronto.....	1	2	2	.....	5	4	4	58	1	74	28	*	*	.....	1	1	
do do Gananoque.....	1	3	4	4	5	4	4	57	.....	78	28	3	2	1	1	1	
do do Durham.....	1	3	2	4	3	4	4	38	1	56	28	4	1	4	1	1	
Batter. d'artill. de place, Cobourg.....	1	1	.....	3	3	3	3	35	1	47	.....	.....	1	2	.....	.....	
QUÉBEC.																	
Batterie de campagne de Shefford.....	1	3	4	4	4	4	4	34	1	55	23	1	9	.....	1	1	Les officiers n'appartiennent pas à la batterie.
do do Montréal.....	1	1	2	4	4	2	2	39	1	54	28	2	8	.....	1	.....	
do do Québec.....	1	.....	1	4	4	4	4	59	1	75	27	2	3	.....	1	.....	
Batterie d'artiller. de place, Gaspé.....	1	.....	.....	2	2	2	2	24	.....	31	.....	1	2	.....	.....	.....	
NOUVEAU-BRUNSWICK.																	
Batterie de campagne de Newcastle.....	1	2	1	4	4	4	4	45	1	62	28	.....	.....	.....	1	.....	Col. Foster, commandant la brigade, était présent, ainsi que le major Underhill, adjt.
Batterie No. 1, artillerie de place de St. Jean.....	1	2	1	2	3	2	2	30	.....	41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
do No. 2 do.....	1	1	.....	4	3	2	2	32	1	44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
do No. 3 do.....	1	.....	.....	1	.....	.....	.....	11	.....	13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
do No. 10 do.....	1	2	.....	2	2	1	1	21	1	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
do No. 7, Chatham.....	1	.....	.....	4	4	4	4	29	1	43	.....	.....	2	.....	.....	.....	
NOUVELLE-ÉCOSSE.																	
Batterie de campagne d'Halifax.....	.....	3	2	6	6	6	6	59	2	85	.....	1	.....	.....	1	.....	Pas de rapport.
Brigades 1 et 2, Halifax, artillerie de place.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.																	
Batterie No. 1, Charlottetown, artillerie de place.....	1	1	.....	1	2	.....	.....	14	.....	19	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Ont fait l'exercice comme infanterie
Batterie No. 2, Charlottetown, artillerie de place.....	1	2	.....	3	3	.....	.....	21	.....	30	.....	1	.....	.....	.....	.....	
Les batteries de Georgetown et Summerside.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	

T. B. STRANGE, lieut.-col. A. R.,  
Inspecteur de l'artillerie.

## PROVINCE D'ONTARIO.

*Batterie de campagne d'Hamilton.*

J'ai inspecté la batterie de campagne d'Hamilton, commandée par le capitaine Smith, et armée de canons de 9 se chargeant par la gueule. Les vieux caissons à âme polie n'avaient pas été mis en état de recevoir des projectiles rayés (l'ordre voulu a été depuis donné,) et les menus achats nécessaires manquaient. Il faudrait aussi des selles pour les chevaux des officiers et des éperons pour les conducteurs. Le manque d'éperons est probablement la cause pour laquelle les chevaux n'ont pu monter des chemins escarpés et qu'ils ont été entraînés par le poids des canons.

Sil n'est arrivé aucun accident aux soldats ou aux chevaux, cela est dû en grande partie à la manière prompte et calme avec laquelle les ordres du capitaine Smith ont été donnés et exécutés. Le tir des canons qui a eu lieu à Dundas Marsh a été très-bien fait. La batterie, s'étant affiliée à l'Association de l'artillerie du Canada, a remporté les prix suivants :—

- 1o Canonnier Duggan.
- 2o Sergent Hottram.
- 3o Bombardier Stevenson.
- 4o Caporal Barber.
- 5o Sergent Peebles.

Des prix ont aussi été adjugés aux conducteurs George Bridgewood et James Wilson.

L'exercice de la batterie s'est fait d'une manière satisfaisante ; les affûts et les harnais n'étaient pas propres, mais la température ayant été mauvaise au camp, et le tir des canons, joint à l'inspection, s'étant fait en un seul jour, les hommes ont eu très-peu de temps pour soigner leur tenue.

J'ai remarqué que plusieurs écrous de la vis de pointage se sont brisées sous l'effet du recul. On devrait donner à toutes les batteries de campagne des boulons et des écrous de rechange avec des affûts en fer. Le capitaine Smith est évidemment un bon officier, mais l'efficacité de cette batterie et des autres devra dépendre du nombre de ses membres qui suivront une école d'artillerie.

*Batterie de campagne de Durham.*

Commandée par le capitaine Graham.

Le tir du canon a été bien fait, sous la direction d'un instructeur de la batterie "A," mais je ne saurais parler favorablement du reste pour ce qui concerne cette batterie. A en juger par le peu de soin qui préside à la garde de l'équipement actuel, je ne puis recommander que l'on donne des canons rayés à cette batterie, tant que le lieutenant-colonel Irwin ne demandera pas la chose.

Je n'ai pu assister à la pratique, car la plupart des coups avaient été tirés avant mon arrivée, quoique j'eusse exprimé le désir d'être témoin du tir.

Le lieutenant-colonel Irwin a fait rapport l'an dernier que l'on n'a pas eu plus d'égards pour lui.

*Batterie de campagne de Gananoque.*

Commandée par le major Mackenzie.

L'exercice de la batterie s'est fait d'une manière satisfaisante ; les harnais étaient en bon ordre, quoique la partie en fer ne fût pas polie.

L'officier commandant la batterie, est, selon moi, capable et énergique. Il est porteur d'un certificat de première classe de l'école d'artillerie de Kingston, et il ne regarde ni à ses peines ni aux déboursés pour le bon entretien de l'équipement de canons rayés de 9 se chargeant par la gueule.

Je remarque que l'on n'a pas donné d'entonnoirs pour charger les bombes, de tourne-vis et de vrilles en même temps que les menus approvisionnements qui ont été fournis à cette batterie. Lorsque l'on ne fournit pas d'entonnoirs, il peut arriver des accidents en laissant échapper de la poudre.

Les brouillards et le mauvais état de la température ont empêché le tir des canons. Les prix ont été décernés par l'association de l'artillerie fédérale comme suit :

1. Lieutenant Mitchell.
2. Sergent Thompson.
3. Bombardier Lloyd.
4. Bombardier Clisby.
5. Capitaine Holland.

*Conducteurs.*

Conducteur A. Jackson.  
 “ Richard Dowesley.

*Batterie de campagne de Toronto.*

On a lieu d'être fier de la condition de la batterie de campagne de Toronto, commandée par le major Grey.

Au risque de déplaire, je crois qu'il est de mon devoir de déclarer que la tenue et l'exercice de cette batterie m'ont paru n'avoir été surpassés par aucune batterie de campagne de la milice que j'ai eu l'honneur d'inspecter. Le tir des canons n'a pas été aussi bien exécuté que je m'y attendais ; cela est probablement dû au fait que l'on avait mal calculé les portées.

Les prix suivants ont été décernés par l'Association de l'artillerie du Canada :

1. Serjent McBrien.
2. Bombardier Limal.
3. do Haltorf.
4. Major Grey.
5. Sergent Dale.

*Conducteurs.*

1. Conducteur Harrison.
2. do Spence.
3. do Robt. T. Harrison.
4. do Lenwick.

Cette batterie manque de cavaliers. Elle a droit à des éloges pour son excellente musique, qui contribue certainement à maintenir son esprit de corps.

*Batterie de place de Cobour*

Commandée par le capitaine Dumble.

Le tir des canons de cette batterie a été très bien exécuté ; ainsi que la pratique, quoique l'on se soit servi d'une plate-forme peu avantageuse. Les prix suivants ont été décernés par l'Association de l'artillerie canadienne :

1. Bombardier Pratt.
2. Caporal Parsons.
3. Sergent Edgcumbe.

Le capitaine Dumble parle favorablement du sous-instructeur d'artillerie que lui a envoyé l'école d'artillerie de Kingston. Il serait désirable, selon moi, de construire une batterie en terre du côté ouest du havre, à Weller's Point, où il y a un emplacement très-avantageux. Comme le capitaine Dumble est un officier du génie, il pourrait, je n'en doute pas, construire cette batterie, qui pourrait servir à la pratique du tir par ses hommes et nécessiterait peu de dépenses, à l'exception des plate-formes et des gabions, si l'on pouvait occuper l'emplacement jusqu'à ce qu'il serve à d'autres fins.

*Batterie d'artillerie de place de Ste. Catherine.*

Commandée par le lieutenant Lee. Cette batterie ne faisait pas l'exercice à l'époque de ma visite, mais j'ai inspecté les canons et l'équipement, que j'ai trouvés en bon ordre.



Il y a deux canons de place de 18, auxquels manquent les accessoires ; ils occupent une excellente position.

Il n'y a pas d'arsenal ; mais on en évalue les frais de construction à \$125.

Le lieutenant-colonel Irwin fera un rapport complet sur cette batterie.

## PROVINCE DE QUÉBEC.

### *Batterie de campagne de Montréal.*

Commandée par le lieutenant-colonel Stevenson. Les hommes avaient comme d'ordinaire une tenue propre et tout-à-fait militaire.

Harnais et équipement en bon état.

Les canons étaient trainés par de magnifiques chevaux, mais la quantité de cartouches à poudre n'est pas suffisante pour habituer les animaux au feu ; aussi les soldats de la compagnie ont pu difficilement les monter.

Si l'on considère leur connaissance de l'artillerie qui est au-dessus de la moyenne (un grand nombre de sous-officiers et soldats ayant suivi le cours de la succursale de l'école d'artillerie à Montréal,) le résultat de la pratique du tir des bouches à feu m'a désappointé ; mais c'est la première fois, je crois, que les hommes ont eu à juger l'effet de leur propre feu et à ajuster leur tir en conséquence. Cette règle de l'association de l'artillerie canadienne ne donne pas des résultats apparemment aussi satisfaisants que l'ancien mode de signaler l'effet du feu de l'endroit qu'occupe le détachement préposé au tir ; mais comme l'ennemi n'est pas d'ordinaire assez obligeant pour faire ce service, il est nécessaire d'habituer l'artillerie à juger par elle-même.

Le manque d'officiers subalternes offre de sérieux inconvénients pour cette batterie, que j'ai eu à signaler depuis plusieurs années. M. Lyndon, sous-instructeur de l'artillerie, a été envoyé par l'école d'artillerie de Québec, pour assister aux exercices. Les prix suivants décernés par l'association de l'artillerie fédérale ont été remportés :

1. Sergent Jno. Wilson.
1. Canonnier J. Smith.
3. do A. Hastings.
4. Sergent Hugh McIntosh.
5. Caporal Jno. Marsh.

### *Conducteurs.*

1. Conducteur Robert Smith.
2. do John Mills.
3. do David Smith.
4. do Olivier Clement.

On a soumis un état des effets d'équipement de cette batterie, qui manquaient, en même temps que les procès-verbaux des séances d'une commission l'an dernier. Il faut remplacer une trompette en usage depuis 21 ans. Un trompette a été envoyé par l'école d'artillerie de Québec.

### *Batterie de campagne de Shefford.*

Commandée par le major Amyrauld. Cette batterie a bien fait ses exercices, mais il y a un certain nombre de recrues qui, par leur lenteur, nuisaient à l'apparence de la batterie, qui est réellement efficace, car il y a un grand nombre de sous-officiers qui ont suivi les cours de l'école d'artillerie de Québec.

Le tir des canons à âme polie a été très-bien exécuté. La batterie a fait le plus grand nombre de points avec des canons à âme polie, et a obtenu la médaille présentée à l'association de l'artillerie canadienne par Son Excellence le Gouverneur-Général.

1. Bombardier Curtis Savage, a remporté la médaille de Son Excellence. :
2. " H. Strange.
3. Canonnier B. Neil.
4. Sergent W. Neil.
5. do W. Kay.

*Conducteurs.*

Conducteurs Gray.  
do Johnston.  
do Booth.

M. Lyndon, sous-instructeur de l'artillerie, a aussi surveillé les exercices de cette batterie. Les effets d'équipements de cette batterie qui manquent, ont été indiqués dans le rapport d'une commission, envoyé au quartier-général, le 11 septembre 1876.

*Batterie de campagne de Québec.*

Commandée par le major de brigade, lieutenant-col. Lamontagne, en l'absence du major Baby, qui voyage en Europe. Aucun des officiers de cette batterie n'était présent à mon inspection, et aucun n'a assisté aux exercices de cette année, à l'exception du capitaine Crawford Lindsay. La batterie a été exercée par le capitaine Duchesneau et par le sous-instructeur de l'artillerie Howard, de l'école d'artillerie de Québec, sous le commandement du major de brigade, qui appartenait auparavant à l'artillerie.

Les résultats du tir ont été tellement satisfaisants qu'ils ont été supérieurs à ceux de toute autre batterie de campagne dans le pays qui soit armée de canons se chargeant par la gueule de 9, et qui se soit conformée aux règlements de l'association. Les points ont été faits comme suit :

1. Sergent Hamel, a remporté la médaille de Son Excellence... 46
2. " Bancourt..... 42
3. Canonnier T. Théophile..... 41
4. Caporal Monney..... 37
5. Canonnier Bertrand..... 26

*Conducteurs.*

Conducteur Jacques Trudel.  
Caporal Joseph Petitdure.  
" H. Bordeleau.  
Conducteur T. Charland.

Je suis d'avis qu'il n'est pas désirable que l'absence des officiers rende nécessaire l'exercice de la batterie sous la direction d'officiers qui n'en forment pas partie. Le major Baby et le lieutenant DeLery n'ont jamais été absents des exercices, et ils avaient des congés d'absence, en cette circonstance, mais le lieutenant Gauthier n'a pas assisté aux exercices depuis trois ans. Je crois qu'il devrait résigner en faveur d'un officier qui aurait plus de temps à consacrer au service.

Je n'ai pu obtenir un relevé des effets d'équipement de cette batterie qui manquent, lesquels ont été transmis au major de brigade qui, comme je l'ai déjà fait observer, semble avoir pris le commandement de cette batterie, ce qui ne me semble pas un arrangement désirable.

*Artillerie de place de Québec.*

Je regrette de faire rapport qu'à l'exception de la batterie " B," il n'y a pas d'artillerie de place, dans cette importante forteresse. J'ai reçu plusieurs demandes de la part de messieurs qui désirent organiser des batteries à Québec et Lévis; et le sous-adjutant général du district partage mon opinion qu'il serait facile d'organiser trois ou quatre batteries de place, si la permission est donnée. De grandes facilités sont offertes sur les lieux mêmes pour l'instruction par l'école d'artillerie

*Batterie de place de Gaspé.*

Commandée par le major Slous. Un accident m'a empêché d'inspecter cette batterie.

Le capitaine Duchesnay, de l'école d'artillerie de Québec, surveilla le tir, dont il fait un rapport favorable, et le major de brigade de district en fit l'inspection.

Par un ordre du major-général commandant, deux canons de 24 montés sur des affûts en fer, furent envoyés de Québec, et placés dans une bonne position qui commande l'entrée du havre. L'ouvrage a été fait et les plate-formes ont été placées par la batterie, grâce au concours du maître canonnier Donaldson, A. R., qui avait sous ses soins les canons, les munitions de guerre et autres approvisionnements.

Cette batterie manque d'officiers compétents; le major Slous est le seul qui soit muni d'un certificat de première classe; mais il passe en général l'hiver en Europe, et il peut quitter le pays d'un moment à l'autre.

## PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

### *Batterie de campagne de Newcastle.*

Commandée par le major R. B. Call. L'exercice de cette batterie a été remarquablement bien fait. Sa pratique de tir au canon a aussi été fort bien exécutée. Les prix suivants ont été décernés par l'Association de l'artillerie canadienne.

1. Canonnier J. Matheson.
2. Bombardier J. Russell.
3. do J. Duffy.
4. do J. Murray.
5. Sergent C. E. Fish.

### *Conducteurs.*

Conducteur James Dickson.  
do Frank Walls.  
do David Jardine.  
do William Taylor.

Les affûts ont été bien entretenus, mais faute d'un fabricant de colliers, les harnais ont besoin de quelques réparations. Je recommande que cette batterie soit armée de canons rayés se chargeant par la gueule, car il n'y en a aucun dans les provinces maritimes. Le major Call a fait suivre les cours de l'école d'artillerie de Québec par sept sous-officiers et soldats depuis ma dernière inspection, lesquels, contribueront, je l'espère, à rendre cette batterie plus efficace.

Il est nécessaire d'avoir une salle d'exercice afin que les hommes puissent acquérir des connaissances de l'art militaire durant les mois de l'hiver, où ils ont comparative-ment peu de chose à faire.

L'emplacement nécessaire a été donné par le comté, qui le reprendra probablement si aucune salle n'est construite.

Le sergent Hughes, ci-devant de l'artillerie royale, a surveillé les exercices de cette batterie; le capitaine Oscar Prévost, de la batterie "B," dirigeait le tir.

### *Batterie de campagne de Woodstock.*

Je n'ai pu inspecter cette batterie, car il me fallut passer d'autres batteries en revue dans la province d'Ontario.

La batterie a été inspectée par le lieutenant-colonel Maunsell, S. A. G., du district, qui fait un rapport très-favorable de son efficacité. Le sergent Jackson, de ce corps, a suivi le cours abrégé de l'école d'artillerie de Québec.

### *Brigade d'artillerie de place du Nouveau-Brunswick.*

Commandée par le lieutenant-colonel Foster.

Batterie No. 1, capitaine Kane.  
" No. 2, " J. A. Ring.  
" No. 3, " W. Cunard.  
" No. 10, " A. J. Armstrong.

Le tir des canons et l'exercice de la brigade ont été très-bien exécutés. Je suis d'opinion qu'à l'exception des soldats des deux écoles d'artillerie, qui sont de fait des soldats réguliers, l'artillerie de place du Nouveau-Brunswick n'est surpassée par aucune dans le pays. J'hésite d'autant moins à reconnaître son efficacité que je n'ai eu aucune part à son instruction, dont le mérite appartient à mon ci-devant assistant, le lieu-colonel Darrel Jago, autrefois de l'artillerie royale, et au lieutenant-colonel Foster, qui en a eu le commandement pendant plusieurs années, recevant sans doute le concours des officiers commandant les batteries et de son adjudant, le major Underhill, porteur d'un certificat de première classe de l'école d'artillerie de Kingston.

La batterie No. 3, commandée par le major Cunard, n'avait pas été désignée pour faire l'exercice cette année, mais elle a fait le service tout de même sans recevoir de solde, ce qui prouve l'esprit tout militaire qui anime les corps de l'artillerie au Nouveau-Brunswick.

#### *Batterie de place de Chatham.*

Commandée par le major Gillespie. Cette batterie est au nombre de celles qui se sont prévalu du privilège d'envoyer des artilleurs sous-officiers à l'école d'artillerie de Québec.

La maladie m'a empêché de surveiller le service des bouches à feu de cette batterie. Le lieutenant-colonel Maunsell, sous-adjudant-général, assisté du capitaine Prévost, adjudant de l'école d'artillerie de Québec, m'a remplacé et a fait un rapport favorable. Les prix suivants ont été donnés par l'Association de l'artillerie canadienne.

- 1 Sergent W. Johnson.
- 2 Sergent May.
- 3 Canonnier Fallen.

Une commission fut chargée de vérifier la perte d'un affût de canon, causée par le feu : son rapport a été envoyé au quartier-général.

J'approuve l'idée émise par le sous-adjudant-général du district d'élever un terrassement, pour la protection du havre, sur l'emplacement choisi par lui et le lieutenant-colonel Darrel Jago, sous-inspecteur de l'artillerie.

### PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

#### *Batterie de campagne d'Halifax.*

Commandée par le major Graham qui n'était pas présent à mon inspection. J'ai été témoin seulement de la pratique du tir des canons, pour lesquels il n'y avait ni fusées ni charge explosive. L'ordre du major-général commandant aux batteries de garder leurs munitions obviara, à l'avenir, à cet inconvénient.

La pratique a été très-bien exécutée et a répondu à la bonne opinion que l'on avait de la précision des canons et de l'intelligence des soldats.

Les prix suivants ont été remportés.

1. Sergeant McLeod, médaille de Son Excellence pour des canons de 6 se chargeant par la culasse.
2. Canonnier Latherne.
3. Canonnier Croskill.
4. Canonnier Taylor.
5. Canonnier S. Moodie.

Cette batterie a obtenu plusieurs autres prix qui ont été décernés par des amis.

*Prix du conducteur.*

Conducteur Chas. Frais.

Je ne puis faire rapport de l'exercice de cette batterie, car je n'ai pu en être témoin, vu l'absence de quelques-uns des soldats qui ont pris part au concours de mousqueterie provinciale.

J'ai inspecté les approvisionnements ; le grand-livre est correctement tenu par le lieutenant Judah. On trouvera la liste des articles qui manquent, sous le chef de l'armement.

*Artillerie de place d'Halifax.—Première et seconde brigades.*

Commandées respectivement par le lieutenant-colonel Mitchell et le lieutenant-colonel Macpharson.

Je ne puis faire rapport de leur efficacité, car je n'ai pas eu suffisamment l'occasion de les voir se servir des armes qui leur sont propres.

S'il doit y avoir douze jours d'exercice pour l'artillerie de place, et que la plus grande partie de ce temps soit consacrée à l'instruction de l'infanterie, il est tout-à-fait impossible qu'elle puisse connaître parfaitement ces deux parties de l'art militaire. Cela est regrettable, si l'on considère la nature du service qu'elle peut avoir à faire comme auxiliaire de l'artillerie royale.

Les canons qui, suivant le rapport de mon ci-devant assistant, le lieutenant-colonel D. Jago, avaient été démontés, il y a deux ans, ont été montés, grâce à la bienveillance du lieutenant-général commandant, Sir O'Grady Haly et de l'officier commandant l'artillerie royale, le colonel Elgee.

Je désire suggérer respectueusement au major-général commandant, de permettre aux officiers et soldats de l'artillerie de place, à Halifax, de visiter les différents forts, afin d'étudier le service des armes, dont ils devront se servir en temps de guerre ; le service des bouches à feu, pour être plus économique, pourrait se faire au moyen des canons rayés de  $\frac{3}{4}$  et de l'armement à âme polie, que le lieutenant-général commandant s'est procuré gratuitement du gouvernement impérial.

*Batterie de place de Digby.*

Commandée par le capitaine J. Daley. Cette batterie n'avait pas été désignée pour faire l'exercice cette année. J'ai inspecté l'armement, et j'ai constaté que les affûts ne pouvaient plus servir et qu'il fallait les remplacer. Un faible terrassement avec des gabions reliés en fer compléterait cette batterie d'une manière économique et durable. Il faudrait aussi construire une petite poudrière en un lieu sûr. Le capitaine a construit (mais n'a pas, je crois, reçu la gratification nécessaire) un magasin pour les armes portatives, que j'ai trouvé en bon état—52 carabines excepté 3, ont besoin de réparations quant aux ressorts. Je recommande qu'on les envoie au garde-magasin à Halifax pour les faire réparer.

En terminant mes observations sur l'artillerie de la Nouvelle-Ecosse, je dois dire que l'absence d'instructeurs de l'artillerie se fait vivement sentir. Si l'on excepte le lieutenant Imlah, qui a obtenu un certificat de première classe avec succès, aucun officier, sous-officier ou artilleur de la Nouvelle-Ecosse, n'a suivi le cours de l'école d'artillerie.

Quoique les adjudants des 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> brigades de l'artillerie soient assurément compétents, car ils ont formé tous deux partie de l'artillerie royale, ils ne peuvent suffire aux besoins de toute une province, dont les officiers de l'artillerie, instruits maintenant dans l'école d'artillerie seulement à Halifax, obtiennent des certificats d'infanterie pour servir à l'artillerie ; si l'on ajoute à cela la plus grande attention accordée à l'exercice d'infanterie pendant la courte période de douze jours, on voit qu'une connaissance approfondie de l'artillerie est impossible dans une province maritime où elle est peut-être très nécessaire, et que la présence de l'artillerie royale pourrait facilement procurer, je suppose, à défaut d'autre moyen d'instruction.

## PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

*Batteries de l'artillerie de place de Charlottetown.*

Batterie No. 1 commandée par le major Pollard.

do 2 do do Morris.

La tenue des hommes est bonne, mais ils ont peu de facilité d'instruction ; le lieutenant Irving est le seul officier qui a suivi l'école d'artillerie. Le service des pièces fixes avec des canons de 6 (les munitions seulement avaient été données pour des canons de ce calibre) a été très-bien exécuté. Les affûts des pièces de campagne de 6 sont en bon ordre, et pourraient être changés de façon à transporter le canon rayé de 9 se chargeant par la gueule, si l'on décide de faire de l'une de ces batteries une batterie de campagne. L'honorable Hamilton Grey, S.A.G., m'informe que les officiers désirent ce changement, car il serait facile de se procurer les chevaux et les conducteurs nécessaires à la campagne. Une pareille batterie pourrait être facilement transportée sur toute autre partie de la côte, afin d'empêcher le débarquement de l'ennemi.

L'exercice de mousqueterie et de compagnie de ces batteries a été bien fait. J'ai inspecté les carabines, les fourniments et les uniformes qui sont en bon ordre ; les sous-officiers n'ont pas de chevrons.

Les canons de cette batterie, montés sur la pointe de l'hôtel du gouvernement, peuvent servir, mais il faut les vernir, puis peindre les affûts, et leur faire subir de légères réparations. Le lieutenant Irving et le sergent Cartmill, ci-devant de l'artillerie royale, ont agi comme instructeurs de ces batteries.

*Batterie de l'artillerie de place de Georgetown.*

Commandée par le capitaine Owen.

Cette batterie n'a pas fait l'exercice durant ma visite à l'île du Prince-Edouard.

*Batterie de l'artillerie de place de Summerside.*

Commandée par le capitaine Price, qui suit maintenant les cours de l'école de l'artillerie de Québec. J'ai inspectée cette batterie, qui n'a pas de canons et qui a fait l'exercice seulement comme infanterie.

Il serait désirable d'avoir une couple de canons de place, pour lesquels les hommes pourraient construire un terrassement, qui coûterait peu cher à l'époque des exercices.

Il y a une bonne salle militaire et les hommes désirent faire l'exercice sans recevoir de solde durant les soirées d'hiver ; mais il était nécessaire d'avoir l'autorisation voulue pour subvenir aux frais de chauffage et d'éclairage. Des exercices de ce genre, le soir, sont, selon moi, le seul moyen pratique de rendre efficace l'artillerie volontaire.

Je recommande que deux canons et affûts, de 44 ou 32, soient envoyés à cette batterie.

## OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

## ARTILLERIE DE CAMPAGNE.

Le budget de la milice ayant été diminué l'an dernier, on a cru devoir restreindre la dépense en n'attelant pas les wagons, qu'on ne laisse plus manœuvrer aujourd'hui avec les troupes en Europe.

Je recommande pour l'année prochaine la proportion suivante en chevaux, la moins élevée qui soit compatible avec l'efficacité du service :—

	Chevaux.	
Officiers.....	4	
Chirurgien.....	1	
Chirurgien vétérinaire.....	1	
Sergent-major.....	1	
Sergent quartier-maître intérimaire.....	1	
Sous-officiers préposés aux canons.....	4	
Trompette.....	1	
4 canons, 6 chevaux chacun.....	24	
Roue de réserve, chevaux chacun.....	2	}
Conducteur ".....	4	
Charette pour les coffrets d'outils de l'artificier.....	2	
		}
		Pourront servir pour l'école d'équitation, et aussi pour le sergent quartier-maître et le trompette.
Total.....	45	chevaux.

Si la batterie doit faire une marche, on pourrait organiser le transport des tentes et des munitions additionnelles comme pour l'infanterie, ou bien atteler les wagons pour le jour ou les jours de marche.

L'effectif des 70 sous-officiers, artilleurs et conducteurs pourrait être employé comme suit :—

Sergent-major.....	1
Sergent quartier-maître, intérimaire.....	1
Payeur et écrivain de régiment.....	1
Sous-officiers préposés aux canons.....	4
Infirmier.....	1
Trompettes.....	2
Sellier.....	1
Fourreur.....	1
4 escouades de canonnières et servant de pièces.....	32
Cuisiniers—ordinaire des soldats.....	2
Total des sous-officiers et artilleurs..... 46	
De réserve..... 6	
Pour nettoyer les chevaux des officiers et leur équipement.....	6
Canonnières conducteurs.....	12
Total des conducteurs..... 34	
" des artilleurs.....	46
Hommes de réserve pour gardes, gardes d'écurie, etc..... 10	
Total des sous-officiers, canonnières et conducteurs..... 70	

Les hommes qui montent les chevaux de conduite devraient être employés à nettoyer leurs chevaux de selle ainsi que les harnais.

Je partage l'opinion du lieutenant-colonel Irwin que les pantalons de serge ne conviennent pas pour des cavaliers, et je recommande que l'on donne des pantalons en drap et des guêtres en cuir noir aux hommes des batteries de campagne, de sorte qu'ils puissent porter l'éperon. La fourniture de grandes bottes pour un exercice de quelques jours présente de sérieuses objections; les guêtres mises au magasin à la fin de l'exercice dureraient longtemps, conviendraient à tous les miliciens, pourraient être portées avec n'importe quelle chaussure, et joindraient l'utile à l'uniformité de l'apparence, à très peu de frais. Si les batteries devaient faire le service en hiver, il faudrait aux hommes un casque en fourrures ou colbach.

On pourrait à peu de frais fournir du savon pour nettoyer les harnais, ainsi que de l'huile pour les canons, les vis et les articles en fer.

Les officiers commandant les batteries se plaignent, apparemment avec raison, qu'ils ne reçoivent pas de gratification pour la papeterie, quoiqu'elle soit accordée aux officiers commandant les corps des autres armes.

On pourrait fort bien accorder une légère augmentation de solde à un maréchal et à un sellier qui seraient enrôlés.

Comme les batteries doivent garder leurs munitions, je recommande qu'elles tirent annuellement 110 coups à la pratique, afin qu'elles se servent de celles qui ont été le plus longtemps au magasin.

20 concurrents 5 coups chacun } 3 bombes ordinaires.  
2 obus à balles.

10 coups pour des boulets d'épreuve et l'instruction.

100 coups à poudre pour l'exercice afin de dresser les chevaux au feu.

Il n'y a pas de corps d'artillerie dans le district militaire No. 6. Le sous-adjutant-général du district offre, dans ses rapports annuels, d'organiser des corps.

#### *Artillerie de place.*

L'artillerie de place est une arme utile et économique, qui peut servir au cas de besoin comme infanterie ou comme artillerie. On ne peut la guère considérer capable d'agir comme l'une ou l'autre avec les arrangements actuels, à peu d'exceptions près. L'artillerie canadienne est remarquable par le physique et par cette intelligence pratique, particulière à la population d'un pays partiellement habité; mais elle est inférieure à l'artillerie volontaire de la Grande-Bretagne, car cette dernière a toutes les facilités possibles pour s'exercer le soir. Il y a des salles militaires dans la plupart des localités au Canada, mais les frais d'éclairage et de chauffage sont souvent un sérieux obstacle aux exercices. Il faudrait aussi donner à l'artillerie de place de la milice, des chantiers et des cordes, pour passer les pièces d'une position à une autre, que l'on pourrait se procurer à peu de frais. Les corps de l'artillerie ont un grand avantage sur ceux de l'infanterie, car il n'est pas nécessaire pour eux que toute une compagnie ou batterie manœuvre; une simple escouade de canonniers et servants de pièces, revêtus de leurs habits de citoyens, peut acquérir beaucoup de connaissances, sous la direction d'un instructeur intelligent, dans un quart d'heure d'instruction après l'exercice; la nature variée des exercices de l'infanterie est un encouragement pour les volontaires qui, lorsqu'ils sont assujétis au rude système d'un exercice de 10 ou 12 jours, ont tant à apprendre qu'ils ne peuvent rien connaître parfaitement, ce qui leur fait perdre tout intérêt pour un corps, dont les membres après douze jours d'exercice sont de fait licenciés. Ce système occasionne des changements incessants, et un grand nombre de recrues refusent de porter les uniformes à moitié usés de leurs prédécesseurs.

L'Association de l'artillerie canadienne a déjà fait beaucoup de progrès, et je suis heureux de voir que c'est aussi l'opinion du lieutenant-colonel Irwin; mais il serait, je crois, désirable de porter à 40 ou 55 le nombre des coups que doivent tirer les batteries de place.

10 concurrents 5 coups chacun. } 3 boulets pleins.  
1 bombe ordinaire.  
1 obus à balles.



Cinq coups pour les boulets d'épreuve et l'instruction. Cinquante-cinq coups à poudre suffiraient seulement pour un salut, le jour anniversaire de la naissance de Sa Majesté et à la fête de la Confédération, qu'il est désirable de célébrer, en laissant quelques coups pour l'instruction des recrues. On devrait donner aussi des facilités aux batteries de place pour faire des terrassements, afin de protéger leurs canons et de réparer ceux qui existent. La distribution de quelques bandes en fer pour les gubions constituerait une dépense légère, et il ne serait pas nécessaire d'acheter le terrain voulu, car il y a des emplacements presque partout où l'on pourrait obtenir la permission de construire des ouvrages, qui, dans un cas de danger, pourraient être une protection précieuse pour un petit havre. Des livres sur l'exercice, à bon marché, distribués gratuitement à la milice, sont fort nécessaires; ils devront recevoir l'approbation du major-général commandant. Je me suis occupé depuis quelque temps d'en compiler; ils sont imprimés par la presse de l'école d'artillerie de Québec, mais il faut pourvoir au coût du papier et des autres matériaux.

#### ASSOCIATION DE L'ARTILLERIE CANADIENNE.

Cette association a été établie l'an dernier pour développer l'art de l'artillerie, pour répandre des connaissances militaires dans tout le pays; elle a travaillé à obtenir ce résultat en offrant des prix pour le service des bouches à feu, et ses efforts ont eu jusqu'ici un plein succès. Un système à peu près semblable a été introduit dans l'artillerie royale par Son Altesse Royale le commandant en chef. Son Excellence le Gouverneur-Général en est le patron, et il a offert des médailles au concours pour les corps de l'artillerie de la milice. Le major général commandant est le président de l'association; l'adjutant-général en est le vice-président.

Le gouvernement a généreusement accordé la somme de sept cents piastres tout comme pour les associations de carabiniers. Tous les corps de la milice au Canada, sauf trois ou quatre exceptions, ont souscrit dans le même but, en outre de la gratification du gouvernement. On a surtout employé le montant que l'on a dépensé à acheter des galons en or, et autres marques distinctives en bronze, représentant des canons croisés, pour les compétiteurs heureux dans les différents corps; de cette façon, un artilleur habile est de suite reconnu, et il est à espérer qu'on obtiendra ainsi une plus grande efficacité militaire, et que l'on empêchera le gaspillage de munitions précieuses.

Les comptes de l'association seront soumis au conseil dans un rapport détaillé, à la prochaine réunion générale, à Ottawa.

#### GÉNIE.

Je n'ai pas eu l'occasion d'inspecter une seule compagnie du génie, cette année, mais le manque d'outils de pionniers et de facilités pour faire des fascines et des gabions est la cause qu'il n'est pas possible de donner une instruction pratique dans cette branche. La formation de compagnies agrégées aux écoles d'artillerie, telles que suggérées par le major-général commandant, aurait pour effet de faire connaître à la milice le service pratique de cette branche.

#### ARMEMENT.

J'ai fait un rapport très-complet l'an dernier sur le matériel et les munitions qui sont sous mes soins immédiats. Je ne sache pas qu'il y ait eu quelque changement, si ce n'est que, sur la recommandation du major-général commandant, on a fait la commande de dix canons rayés se chargeant par la gueule de 64 pour la forteresse de Québec et six pour St. Jean, Nouveau-Brunswick. Je recommande qu'on envoie à cette dernière ville deux canons rayés de 80 se chargeant par la gueule, auxquels s'adapteraient bien deux affûts et semelles d'auget qui se trouvent sur Cartridge Island. Je dois encore attirer sérieusement votre attention sur le manque de la proportion voulue de calices et de fusées à percussion, qui pourraient être la cause que l'on ne pourra pas se servir d'une manière efficace des seuls canons rayés de place

qui se trouvent dans la forteresse de Québec. Je crois qu'un ordre a été émis pour la conversion des traîneaux destinés aux canons rayés de 12 se chargeant par la gueule, afin de les adapter aux canons rayés de 9 se chargeant par la gueule, ainsi que pour la conversion des caissons à âme polie de 9 de façon à les adapter aux canons rayés.

Il est aussi nécessaire d'avoir des outils de pionniers. Il n'y en a pas dans les magasins, autant que je puis en juger par le rapport du directeur des arsenaux, qui a été publié.

Des circonstances pourront surgir où il ne sera pas désirable de laisser en magasin, à Toronto, les munitions des pièces de campagne, ce qui semble être le cas. A part les frais l'expédition des munitions aussi loin à l'ouest, dont une certaine partie doit être renvoyée à Québec lorsque demande en est faite, il pourrait être désirable d'en laisser une certaine quantité à Québec, à Montréal et à Kingston en route.

Des grands livres de magasins n'ont pas été fournis à toutes les batteries de place; j'ai cependant soumis la formule nécessaire dès 1875. Vous trouverez ci-joints des rapports détaillés sur les armements que j'ai inspectés durant ma visite. J'espère que l'on pourra remplacer autant que possible les articles qui manquent au moyen des munitions en magasin. A l'exception de la batterie de Durham, dont l'équipement méritait, je pense, l'attention, je n'ai pas fait de rapport en détail sur les armements d'Ontario, mentionnés dans les rapports antérieurs des commissions, dont l'inspecteur de l'artillerie de cette province forme partie.

Je recommande que le canon placé à Bear River, où il n'y a pas de canonnières, soit envoyé à Port Mahon ou Halifax. On a fait rapport que son affût avait été détruit accidentellement par le feu.

Le major Gray, garde-magasin fédéral à Halifax, m'a obligeamment donné l'occasion d'inspecter les munitions de guerre, qui sont confiées à ses soins. Je les ai trouvées en très-bon ordre, si l'on tient compte des moyens à sa disposition.

Il ne semble pas y avoir de corps d'artillerie, à Sydney, où il y a cependant un armement.

#### AFFÛTS DE CANONS RAYÉS DE 9 SE CHARGEANT PAR LA GUEULE.

Les plates-bandes des canons rayés de 9 se chargeant par la gueule, à Québec, se sont brisées à la pratique; l'une en hiver, l'autre pendant que l'on faisait feu à un angle de dépression de 40. Deux des appuis en fer qui supportent l'arrière des caissons ont aussi cédé. Comme les plates-bandes travaillent beaucoup lorsque l'on fait feu à un angle de dépression, on pourrait diminuer la violence du choc, en élevant l'arrière du logement de tourillon d'un  $\frac{1}{2}$  pouce, si on le juge nécessaire. Les réparations ont été faites par l'armurier de l'école d'artillerie de Québec.

Ces cassures, à l'exception de quelques têtes de chevilles à écrou de la vis de pointage, qui se sont brisées durant la pratique, à Hamilton (à un angle de dépression,) sont les seules que j'ai remarquées. On peut dire, en conséquence, que les affûts en fer, qui nous viennent du bureau de la guerre, résistent d'une manière satisfaisante aux changements du climat canadien.

#### *Epreuve de poudre à canon.*

J'ai fait l'épreuve des échantillons de quatorze lots de poudre à canon, gros grain, et à carabine, gros grain, au moyen du mortier-épreuve, et j'ai constaté qu'elle n'avait pas la force voulue; mais en comparant les résultats avec ceux qui sont constatés dans les rapports des deux derniers (artillerie royale) inspecteurs des munitions de guerre, j'ai trouvé qu'elle ne s'était pas détériorée d'une manière sensible.

Ci-joint se trouve un tableau indiquant les résultats obtenus.

Je recommande que les lots chiffrés 905, 911 et 893 soient d'abord distribués, et qu'une fois des lots entamés, on en termine la distribution avant de se servir d'autres lots.

Je ne connais pas la quantité de poudre et de projectiles confiés aux soins du directeur, des arsenaux et distribués par ses subalternes dans les différentes localités où ils peuvent être nécessaires, et je ne les ai pas non plus inspectés, si ce n'est à Québec, conformément à mes instructions.

Epreuve de la poudre à canon sous les soins du garde-magasin à Québec, novembre 1876.

Nom du fabricant.	No. du Lot.	Date de la fabrication.	Description du grain.	No. des barils restants.	1er.	2ème.	3ème.	Moyennes, 1876.
Hall & Son.....	872	1861	L. G.	100	247	250	247	248
do .....	873	1861	do	100	248	243	253	248
do .....	878	1861	do	100	267	271	275	271
do .....	883	1861	do	67	253.5	247	236	245.5
do .....	893	1861	do	100	230.5	233	236	233.2
do .....	905	1861	do	84	255.5	226	245	242.2
do .....	907	1861	do	100	269	256	262	262.1
do .....	911	1861	do	67	265	243	226	244.2
Waltham Abbey.....	781	1864	R.L.G.	100	265	280	261	268.2
do .....	782	1864	do	100	289	272	294	285
do .....	784	1864	do	100	248	281	272	267
do .....	786	1864	do	100	255	257	260	257.1
do .....	788	1864	do	64	264	259	297	273.1
do .....	790	1869	do	.....	297	298	281	292

T. B. STRANGE, Lt.-colonel,  
Inspecteur des munitions de guerre.

#### MUNITIONS DES ARMES PORTATIVES.

En conformité des instructions reçues, j'ai examiné des échantillons de caisses à munitions (pour la carabine Snider), sur 12 caisses, prises indistinctement parmi celles qui sont sous la surveillance du garde-magasin à Québec, marque V, 1867, et marque VI, 1868.

D'après ce que je peux voir, les munitions ne sont pas en bon état, sans être cependant hors de service. La précision du tir s'en ressentirait probablement dans un concours, la surface de la balle s'étant corrodée dans quelques cas, sans l'action du graisseur probablement. Le cercle en fer s'est aussi oxydé, mais la poudre ne semble pas avoir été endommagée d'une manière sérieuse.

Je recommande que la quantité (marque V) soit distribuée l'an prochain pour l'instruction des recrues et des soldats, lorsqu'ils feront leur première année d'exercice avec les corps de la milice, et ne soit pas vendue sur remboursement pour les concours de tir. Deux caisses à munitions vendues à la batterie "B", qui a payé le prix d'achat, étaient tout-à-fait hors de service, suivant le rapport qui a été fait, le 18 août 1876. Ces cartouches semblent avoir été placées dans l'eau ou dans un lieu très humide, et comme j'ai été informé qu'environ 500 caisses à munitions Boxer ont été ouvertes à Montréal, avant le départ des troupes impériales, vu que le navire, qui les avait transportées en ce pays, avait été engagé à moitié dans l'eau, je puis supposer que les munitions, qui sont hors de service, ayant été expédiées de Montréal, et étant du même modèle que celles que l'on a fait ouvrir, quelques caisses ont pu échapper à l'attention et se sont trouvées mêlées avec celles qui peuvent servir.

#### FORTS.

On a fait des réparations considérables aux forts et à la citadelle de Lévis. Les casemates des bastions Dalhousie et Richmond ont été reconstruites, et le toit du dernier, recouvert d'une baraque en bois pour préserver le blindage à l'épreuve de

bombes, des effets destructeurs du froid et de l'humidité, protéger les canons, les voitures et les magasins de l'équipement, et servir durant l'hiver de lieu d'exercice pour l'artillerie, tout en ne nuisant pas à la défense.

On a commencé la même amélioration au bastion Dalhousie, afin de préserver les ouvrages récemment exécutés. A mon avis, c'est la solution la plus satisfaisante et la plus économique du problème de préserver les forts en ce climat. Le colonel Lovel, commandant du génie royal à Halifax, dans un voyage qu'il fit à Québec, a fort approuvé ce genre de construction. Les forts de Lévis sont dans un état satisfaisant, et, quant à l'absence d'humidité, ils peuvent être avantageusement comparés aux forts d'Halifax, où est aujourd'hui emmagasinée la poudre, peut-être ce résultat est-il dû en partie au climat sec de Québec.

Pour ce qui regarde les retranchements et les fortifications inférieures en général, des rapports détaillés ont été envoyés de temps en temps au quartier-général.

Je ferai seulement remarquer, que depuis la donation faite à la corporation de Québec des ouvrages avancés devenus inutiles, afin qu'elle s'en servît comme de matériaux de construction, la dite corporation ne s'est malheureusement pas contentée d'enlever les pierres de parement des ouvrages avancés, mais encore des murs d'enceinte qui relient les bastions St. Jean et Artillerie; et cela à un tel point, qu'il est impossible de dire s'il restera assez de muraille pour recevoir les portes projetées par Son Excellence le Comte de Dufferin, et dont l'une a été offerte en don par Sa Gracieuse Majesté.

Il est peut-être inutile de faire observer que les plans présentés par Son Excellence sont également recommandables sous le double point de vue militaire et esthétique, puisqu'ils offrent une communication militaire autour des ouvrages.

Cette partie des glacis de l'ouest, connue sous le nom d'*Anse des Mers*, a été vendue pour des lots à bâtir sur une profondeur de 225 pieds, au sud du chemin St. Louis.

Dans des rapports précédents, j'ai fait mention des points où il serait important d'après moi de construire des batteries enterrées ou de réparer celles déjà existantes, en distribuant des outils de pionniers et des gabions à l'artillerie de milice.

Outre ceux-ci, je soumetts à votre considération, les localités de Cobourg, Port Hope, Toronto, Hamilton et Niagara, où il n'y a pas, cependant, de corps d'artillerie.

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

T. BLAND STRANGE, lieutenant-col., A. R.

Inspecteur d'artillerie et des arsenaux.

27 décembre 1876.

## RAPPORT SUR L'ARTILLERIE DE LA PROVINCE D'ONTARIO.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que durant l'année dernière j'ai fait la revue des batteries d'artillerie suivantes dans la province :

Batterie de campagne de Kingston.		
Do	do	Ottawa.
Do	do	Wellington.
Do	do	Canal Welland.
Do	do	London.
Do d'artillerie de place,		Port Hope.
Do de campagne de Ste. Catherine.		
Do	do	Trenton.

J'annexe à ce rapport un état de l'inspection de ces diverses compagnies.

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport détaillé suivant des diverses batteries plus haut mentionnées.

## RAPPORT D'INSPECTION, 1876.

## BATTERIES DE CAMPAGNE.

*Batterie de Campagne de Kingston.*

Inspectée au camp de Kingston, le 11 sept., 1876. Major Kirkpatrick (absent pour cause de maladie), capitaine Graham, capitaine H. Wilmot et lieut. J. Wilmot.

Cette compagnie a reçu un nouvel équipement de quatre canons de 9 rayés et se chargeant par la gueule, avec affûts et avant-trains. Chevaux, très-bons.

Attelages propres et en bon ordre, mais en plusieurs cas mal arrangés, les mors en forme de T seulement en usage; les conducteurs n'avaient pas de fouets; il faudra remédier à ces défauts l'an prochain; fourniments et uniformes généralement bons et propres.

Les défilés et manœuvres de campagne sous les ordres de leur commandant, ont été bien faits. Service des canons de place, très-bon. Les sous-officiers aussi bien que les soldats paraissent posséder des connaissances passables au sujet des munitions et des approvisionnements.

L'exercice au tir, fait d'après les règlements de l'Association d'artillerie du Canada, a lieu sur un terrain spécial, à six milles de Kingston. Lors de l'exercice annuel, on ignorait entièrement les avantages qu'offrait ce lieu pour l'exercice du tir, aussi l'exercice fut-il remis, dans l'intention de le reprendre l'hiver suivant sur la glace. Ceci cependant fut impraticable, si l'on en croit le rapport fait par l'Association d'artillerie du Canada, et l'exercice fut repris le 3 et 6 novembre. Le résultat a été satisfaisant, mais plusieurs des tireurs les mieux exercés n'ayant pu y assister, il y a eu beaucoup de temps de perdu par les compétiteurs, et plusieurs erreurs ont été commises.

Le sergent-major W. Clarke, de l'école d'artillerie, était l'instructeur de cette batterie durant l'exercice annuel.

*Batterie de campagne d'Ottawa.*

Passée en revue au camp, à Ottawa, le 23 septembre 1876. Capitaine Stewart, lieutenants Savage et Billings. Canons et affûts, canons de 9, se chargeant par la gueule, rayés, en très bonne condition.

Chevaux très bons.

Attelages propres, en bon ordre et bien proportionnés.

Uniformes et fourniments en très bon ordre.

Défilé très bon.

Les évolutions de campagne sous les ordres de l'officier commandant, ont été bien exécutées, mais les officiers subalternes étant incapables de faciliter la transmission des ordres, il y a eu des retards et un manque de rapidité dans les mouvements.

Service des canons de place, bien fait; mais manque de connaissance au sujet des munitions et de l'intendance. Le capitaine Stewart rapporte que plusieurs de ses hommes qui avaient obtenu des certificats à l'école d'artillerie s'étaient enrôlés dans la police à cheval; aussi on s'apercevait facilement du manque du nombre voulu de sous-officiers compétents.

Exercice du tir au canon, sous le commandement du major Cotton, batterie A, le 26 et le 27 septembre, avec une cible placée dans la rivière, près d'Ottawa. Vu le mauvais temps durant ces jours, aucun rapport n'a pu être fait. Le tir s'est fait d'après les règlements de l'Association d'artillerie du Canada.

*Batterie de campagne de Wellington.*

Passée en revue au camp, à Guelph, le 27 septembre 1876. Major Macdonald, lieutenants Nicholl et MacCrae.

Cette batterie vient de recevoir ses nouveaux équipements de canons de 9, se chargeant par la gueule, rayés, ses affûts et ses avant-trains.

Chevaux bons.

Attelages en bon ordre et bien faits.

Uniformes et fourniments propres et en bon ordre.

Défilé très bon.

Les manœuvres de campagne, sous les ordres du major Macdonald, furent très bien exécutées ; les officiers subalternes et les sous-officiers connaissant bien le service.

Le service des pièces fut excellent ; les sous-officiers et les soldats firent preuve de beaucoup de connaissances sur les munitions et les approvisionnements.

Le tir des canons à longue portée a eu lieu, le 27 septembre, conformément aux règlements de l'Association de l'artillerie du Canada, sur le lac Puslinch, à neuf milles de Guelph ; chaque détail du service a été promptement et bien exécuté, et s'il n'avait pas été nécessaire de prendre certaines précautions pour empêcher tout ricochet de l'obus à balles qui aurait pu être dangereux, le tir aurait été excellent.

Cette batterie avait une belle apparence à la revue ; les soldats faisaient fort bien le service ; les officiers et les sous-officiers méritent des éloges pour avoir discipliné les soldats avec autant de soin, et pour avoir atteint ce haut degré d'efficacité.

Le caporal Abbott, de la batterie "A," a agi comme sergent instructeur pendant l'exercice.

*Batterie de campagne du canal Welland.*

Inspectée dans son camp, à Port Colborne, le 28 septembre 1876.—Lieutenant King.

Cette batterie a encore ses pièces d'artillerie à âme polie. Les canons et les affûts sont en bon ordre. Les chevaux, à quelques exceptions près, sont excellents. Les harnais sont vieux ; et l'on en a pas pris soin. Les brides n'avaient point de gourmettes ; ce manque a été signalé l'année dernière. Ajoutez à cela qu'au lieu d'employer 24 chevaux pendant 12 jours, cette batterie a fait l'exercice pendant quatre jours sans chevaux, et que pendant les huit derniers elle en a employé 36. Cela explique l'incapacité des conducteurs.

Les uniformes sont vieux et presque usés.

Le défilé au pas était assez bien fait ; mais aucune manœuvre de campagne n'a été pratiquée.

Le service des pièces est assez bon ; les sous-officiers et les soldats ont des connaissances suffisantes sur les munitions de guerre.

Service des pièces.—Par quelque erreur cette batterie n'est pas affiliée à l'Association de l'artillerie du Canada, et n'a pu conséquemment prendre part à son concours ; mais le tir à boulets et bombes a été exécuté, sous mon commandement, à une portée convenable, sur les bords du lac, près de Port Colborne. Après avoir tiré environ une vingtaine de coups, l'exercice qui était excellent, a été interrompu par une violente tempête.

Cette batterie n'avait pas une très bonne apparence à l'inspection ; j'attribue cela au manque d'officiers et de sous-officiers capables. Le major King, qui est nominale-ment l'officier commandant, m'a dit que le lieutenant McCracken, qui est à la fois garde-magasin et instructeur, avait été absent pendant tout l'exercice annuel, et qu'il avait fait rapport de sa mauvaise conduite.

*Batterie de campagne de London.*

Inspectée à son camp, à London, le 18 octobre 1876. Major Peters, lieutenants Williams et Heath.

Canons et affûts en bon ordre.

Chevaux excellents.

Harnais en bon ordre, mais mal ajustés ; le manque de gourmettes explique en partie la mauvaise conduite des voitures.

Uniformes et fourniments très propres et en bon ordre.

Défilé au pas, bon.

Manœuvres de campagne, assez bien exécutées.

Le service des pièces a été assez bien fait, et les sous-officiers et les soldats ont des connaissances suffisantes des munitions ; comme il y avait beaucoup de recrues cette année, et peu de sous-officiers capables d'enseigner, la batterie n'était pas en général aussi bien organisée que l'an dernier.

Le tir des canons a été très bien fait, suivant les règlements de l'Association de l'artillerie du Canada, la cible se trouvant placée sur terre près de London. Le chiffre des points n'a pas été très élevé, par suite d'un pointage défectueux; mais les mouvements ont été promptement exécutés.

Le caporal Abbott de la batterie "A" a été l'instructeur de la batterie pendant l'exercice.

#### BATTERIES DE PLACE.

##### *Batterie de place de Port Hope.*

Inspectée, à Port Hope, le 22 septembre 1866. Commandant, le lieutenant Wallace. Hommes d'un bon physique, à deux ou trois exceptions près.

Uniformes neufs.

Armes et fourniments tenus en mauvais état.

J'ai accompagné le sous-adjutant général du district militaire No. 3 à l'inspection de cette batterie.

Le maniement des armes a été mal exécuté, et les soldats n'avaient reçu aucune instruction pour l'exercice du tir. L'exercice de peloton a été médiocre; il n'y avait que deux escouades de dix hommes chacune, qui avaient reçu quelque instruction sur le service des pièces. Cette batterie n'a pas d'officier ni de sous-officier capable d'enseigner, et de là le triste état dans lequel elle se trouve.

##### *Batterie de place de Ste. Catherine.*

Inspectée à Ste. Catherine, le 14 novembre 1876.

Commandant, le lieutenant See—Lieutenant Wiley.

Hommes d'un excellent physique, à deux ou trois exceptions près.

Uniformes et équipements propres et en bon ordre.

Entretien des armes très négligé par le garde-magasin permanent.

A l'inspection le maniement des armes a été bien exécuté; l'exercice du tir a été médiocre, et l'exercice de peloton, bien.

Le service des pièces, très bien.

Le mauvais temps n'a pas permis le service du tir pendant mon inspection. J'ai appris depuis par l'officier commandant qu'il avait été obligé de le négliger cette année.

Cette batterie a eu plus de quarante-cinq heures d'exercice cette année, et, comme elle avait plusieurs instructeurs compétents, elle est très efficace; mais il est regrettable que l'exercice n'ait pas eu lieu au commencement de la saison.

##### *Batterie de place de Trenton.*

Inspectée à Trenton, le 25 novembre 1876. Commandant, le capitaine Day. Lieutenant Bonter. Lieutenant Francis (en congé.)

J'ai accompagné le major de brigade du district militaire No. 3 à l'inspection de cette batterie. Les hommes, moins quatre, ont tous un excellent physique.

Uniformes neufs, sans bonnets de police.

Armes et uniformes propres et en bon ordre.

Le maniement des armes, bien; l'exercice au tir, médiocre; l'exercice de peloton, assez bien.

Une escouade seulement avait appris le service des pièces.

Comme presque tous les hommes de cette batterie étaient des recrues, que l'exercice n'a duré en tout que 24 heures, et qu'aucun des officiers et des sous-officiers n'avait plus de cinq ans d'expérience dans le service militaire, on ne pouvait s'attendre à ce que la batterie fut très efficace. Je n'ai aucun doute que cette batterie ne soit plus efficace l'année prochaine, vu qu'on a, paraît-il, l'intention de faire l'exercice pendant les soirées d'hiver. Le sergent de l'état-major Bramah, sous-instructeur de l'école d'artillerie, a été l'instructeur de cette batterie pendant l'exercice annuel.

## DERNIÈRES REMARQUES.

*Uniformes.*

Je dois répéter ici les observations que j'ai faites dans mes deux derniers rapports concernant la distribution des pantalons de serge aux conducteurs et aux sous-officiers à cheval ; ils ne conviennent point à ce service, parce qu'ils ne peuvent être portés avec des sous-pieds, vu que l'étoffe en est trop mince et qu'elle devient hors de service en quelques jours.

*Réparations et équipements.*

Le système de former une commission d'officiers pour inspecter et faire rapport de l'état général de l'équipement, à la revue annuelle, n'a pu être mis à exécution cette année ; mais à l'exception de menues réparations aux harnais, etc., qui toutes peuvent être faites sur place, l'état général de l'équipement paraît être dans un ordre parfait.

Les caissons appartenant aux batteries qui ont reçu des canons rayés de 9 se chargeant par la gueule ont été changés de façon à recevoir le nouvel équipement, et lorsqu'ils seront terminés, ils seront utiles pour emmagasiner les munitions de réserve que l'on conseille à chaque batterie de garder à son quartier général.

*Batteries de place.*

Il est beaucoup à regretter que les besoins du service public n'aient point permis à un grand nombre de batteries de faire l'exercice cette année, et que celles qui l'ont fait n'aient pu s'exercer dans leurs casernes comme l'année dernière ; car pour obtenir un certain degré d'efficacité, il faut qu'un corps d'artillerie s'exerce pendant longtemps et se donne beaucoup de peine, et surtout qu'il ait des instructeurs experts. J'ai reçu avis de l'inspection de la brigade d'artillerie de place d'Ottawa pendant que je me préparais à inspecter la batterie de campagne de London, alors dans son camp ; comme je savais que la première n'avait fait aucun exercice d'artillerie, et qu'elle ne pouvait exécuter le service du canon, je n'ai pas cru nécessaire de faire des arrangements subséquents pour une inspection d'artillerie seulement.

*Service des canons.*

Je ne puis faire trop d'éloges des résultats satisfaisants déjà obtenus, au moyen du nouveau système du service des canons, qui s'est fait au concours, conformément au règlement de l'Association de l'artillerie du Canada. Quoique cette association ne soit encore qu'à son début, et que cette année, pour la première fois, les différentes batteries se soient conformées à ses règlements, déjà les officiers et les soldats s'intéressent beaucoup plus au résultat de leurs exercices ; ils s'aperçoivent de la nécessité d'avoir une instruction soignée, et des connaissances sur les munitions de guerre et l'artillerie, qui seules permettent d'arriver à de bons résultats. Ceci est déjà très satisfaisant, et produira, je crois, des résultats encore plus considérables.

*Conduite des voitures.*

Les prix donnés aux conducteurs, de toutes les batteries que j'ai inspectées, leur ont été décernés sur la recommandation de leurs officiers, autant pour leur bonne conduite et leur diligence que pour la manière habile avec laquelle ils ont mené leurs chevaux au concours tenu pendant mon inspection.

*Remarques.*

Il reste encore cependant beaucoup à faire, et l'on ne peut s'attendre qu'à peu d'efficacité en général, à moins que les officiers qui commandent des batteries ne s'assurent les services d'officiers et de sous-officiers qui s'intéressent à l'art militaire et qui veulent suivre le cours nécessaire à l'école d'artillerie.

Il n'arrive que trop souvent, que les officiers subalternes soient maintenus dans leur position d'année en année, lorsqu'ils peuvent à peine commander le détachement d'une pièce, et que les services sont à peu près inutiles à l'officier commandant ; il y a aussi des sous-officiers dont l'âge et la durée des services sont leurs seuls titres à une promotion et qui empêchent des hommes plus capables et plus jeunes, qui ont fait des études à l'école d'artillerie, de leur succéder.



Il n'y a aucun doute que les officiers qui commandent les batteries de l'artillerie ont des fonctions difficiles et responsables, fonctions qui pour la plupart sont extrêmement bien remplies par tous les commandants de cette province; cependant l'adoption générale de canons rayés, en augmentant l'efficacité de l'artillerie, demande des connaissances et de l'habileté de la part de ceux qui en ont la direction. Puisque le gouvernement a été assez libéral pour fonder et maintenir, à grands frais, des écoles spéciales, on doit espérer que les officiers qui commandent les batteries comprennent la nécessité d'insister sur le fait que les officiers et les sous-officiers qui servent sous leurs ordres, acquièrent les connaissances nécessaires.

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

D. T. IRWIN, lieut.-col.,  
Inspecteur de l'artillerie.

-RAPPORT DE L'INSPECTION, ARTILLERIE, ONTARIO.

	Présents à l'inspection.			1ère ou 2e classe, ou présence, certificats de l'école d'artillerie.			Ecole militaire ; certific. d'artillerie.	Recrues.
	Officiers.	Sous-officiers et canonn.	Chevaux.	Officiers.	Sous-officiers et canonn.	Présence.		
Effectif de la batterie de camp..	4	74	28	.....	.....	.....	.....	.....
Batterie de campag., Kingston..	3	56	28	.....	3	5	2	21
do Ottawa.....	3	66	28	.....	1	2	.....	15
do Wellingt..	3	75	28	1	7	8	2	22
do C. Welland	1	61	42	.....	4	3	1	23
do London.....	3	74	28	.....	.....	3	2	30
Effectif de la batterie de place.	3	42	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Batterie de place, Port Hope....	1	31	.....	.....	.....	.....	1	25
do Ste. Catherine.	2	40	.....	1	2	3	.....	.....
do Trenton.....	2	42	.....	.....	.....	.....	3	35

D. T. IRWIN, lieut.-colonel,  
Inspecteur de l'artillerie.

## ANNEXE No. 4.

## RAPPORT SUR LA BATTERIE "A," ÉCOLE D'ARTILLERIE.

KINGSTON, Ont., 31 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que pendant l'année finissant le 31 décembre 1876, 9 officiers, 154 sous-officiers et soldats sont entrés à l'école. De ce nombre, 9 officiers et 103 sous-officiers et soldats ont suivi le cours abrégé d'artillerie. Le nombre fourni par chaque batterie de cette province est indiqué au tableau ci-joint.

Batteries.	1875.			1876.		
	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Total.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Total.
Batterie de campagne de London.....				1	8	9
Do do Canal Welland.....	3	3		1	1	6
Do do Hamilton.....	13	13		6	12	14
Do do Wellington.....	7	7		12	2	2
Do do Toronto.....	15	15		14	24	24
Do do Durham.....	3	3		2	1	1
Do do Kingston.....	21	21		24	9	9
Do do Gananoque.....	1	3	4	1	1	1
Do do Ottawa.....	3	3		9	1	1
Do do Winnipeg.....	1	1		1		
Do do Woodstock.....	1	2	3			
Batterie "A".....	49	49		28	28	2
Batterie de place de Collingwood.....	4	4		2	2	2
Do do Sarnia.....	4	4				
Do do Goderich.....	1	1		2	2	2
Do do Ste Oatherine.....	7	7				
Do do Toronto.....	1	4	5	1	4	5
Do do Port Hope.....				4	4	4
Do do Trenton.....						
Do do Cobourg.....	2	2		1	1	1
Do do Napanee.....	1	1		1	1	1
Brigade d'artill. de place d'Ottawa.....	11	11		21	21	4
Do do Nouv.-Brunswick.....	1	3	4	4		
13ème bataillon.....				1		1
Gardes-à-pied du Gouverneur-Général.....				1		1
Corps de gardes do.....				1		1
4ème régiment de cavalerie.....				1		1
47ème bataillon.....				1		1
Bataillon provisoire de Fort-Garry.....				1		1
Total.....	4	157	161	9	144	153

Les certificats suivants ont été reçus pendant l'année :—

—	1876.			Total.	1876.			Total
	Long cours.	Cours abrégé.			Long cours.	Cours abrégé.		
	1ère classe.	1ère classe.	2e classe.		1ère classe.	1ère classe.	2e classe.	
Officiers.....	2	3	.....	5	.....	2	.....	2
Sous-officiers et soldats. ....	.....	13	17	30	.....	22	32	54
Total .....	2	16	17	35	.....	24	32	56

On peut voir par l'état précédent que le nombre des demandes d'admissions est toujours le même, et qu'un grand nombre de sous-officiers et de soldats ont passé avec succès l'examen pour obtenir des certificats pour le "cours abrégé,"

1. Quoique en général d'excellents hommes nous aient été envoyés par les officiers qui commandent les batteries, cependant comme il arrive continuellement que plusieurs de ces hommes, après avoir terminé leur cours, ne font pas l'exercice annuel avec leurs batteries, il est évident que les premiers devraient prendre plus de soins en choisissant ceux dont ils recommandent l'admission.

2. L'école de l'Association de l'artillerie rayée a été maintenue sur un bon pied. Elle compte cette année 68 membres ; elle a tenu des concours pour des prix, et l'exercice mensuel ordinaire a été maintenu pour les prix réunis.

3. Le campement annuel d'une semaine a eu lieu dans le mois d'août sur les bords du lac. On a donné l'instruction sur le service du camp, etc., et les jeux athlétiques annuels ont eu lieu.

4. J'ai l'honneur de répéter les recommandations suivantes que j'ai déjà faites dans mes rapports précédents et que l'on n'a pas encore mises à exécution, comme étant de nature à rendre l'école plus efficace, viz :—

a. Adoption d'un certificat de troisième classe pour les sous-officiers et les canonniers.

b. Augmentation du nombre des chevaux pour les batteries de campagne, rendue nécessaire par le grand nombre d'officiers de batterie de campagne, aussi par celui des sous-officiers et des soldats qui veulent étudier l'art militaire.

c. Augmentation du personnel pendant l'hiver, proportionnée à sa diminution pendant l'été, car l'on constate que les sous-officiers et les soldats peuvent rarement quitter leurs occupations ordinaires pour suivre le cours abrégé de l'artillerie.

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

D. T. IRWIN, lieutenant-colonel,  
Commandant l'école d'artillerie.

## RAPPORT SUR LA BATTERIE " B," ECOLE D'ARTILLERIE.

CITADELLE, QUÉBEC, 31 décembre 1876.

MONSIEUR.—Pendant l'année finissant le 31 décembre 1876, onze officiers et quatre-vingt-dix-neuf sous-officiers et soldats ont été admis à l'école. Sur ce nombre, les officiers sont classés comme suit :

3 Artillerie,  
1 Cavalerie,  
7 Infanterie.

Sur ce nombre 29 sous-officiers, canonniers et conducteurs des différents corps de milice des provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick ont suivi les cours abrégés.

Un officier et soixante et dix sous-officiers et canonniers ont suivi le cours complet. De plus, soixante et deux sous-officiers et soldats ont été engagés de nouveau.

Les rapports des certificats accordés sont ci-joints : (" A,") Officiers d'artillerie ; (" B,") officiers de cavalerie ; (" C,") officiers d'infanterie ; (" D,") sous-officiers d'artillerie, canonniers et conducteurs.

Le nombre des aspirants qui désiraient entrer dans la batterie pour trois ans de service, et aussi pour suivre les cours abrégés de trois mois, est bien plus considérable que celui des années précédentes, et dépasse de beaucoup le nombre autorisé. Comme il serait impossible de faire le service de place et même de fournir des escouades pour l'instruction, si l'on ne remplit pas les vacances, on est obligé de refuser d'admettre des hommes très capables, vu qu'il n'y a point de place vacante lorsqu'ils font leur demande. Ceux-ci demandent souvent à entrer sans solde, afin d'être appelés à remplir la première vacance.

Dans ces circonstances, il est regrettable qu'on ne permette pas à un plus grand nombre d'hommes des batteries de la milice de suivre les cours abrégés, surtout pendant l'hiver. Car si d'un côté l'artillerie des provinces maritimes (d'où nous viennent le plus grand nombre des aspirants) n'a pas de moyen pratique pour les instruire, l'école d'artillerie de Québec est paralysée d'une autre côté par le manque d'hommes, pour former l'école de peloton, faire le service de place et les corvées nécessaires, surtout dans la branche de l'artillerie de campagne, qui ne peut être efficace sans l'établissement d'une batterie de campagne complète pour l'instruction ; cela demanderait une augmentation de 16 chevaux (en sus du nombre que nous avons déjà) et de 50 sous-officiers, canonniers et conducteurs.

Les hommes qui composent la batterie ne sont, selon moi, inférieurs ni au physique, ni par l'instruction, aux troupes avec lesquelles j'ai fait le service.

Pendant l'année, un tiers environ de la batterie a fait partie de la société de tempérance.

A un point de vue tout-à-fait civil, je crois, qu'en ne permettant pas d'augmenter les forces à Québec, on retarde beaucoup le développement du pays. Beaucoup d'immigrants d'une bonne classe s'enrôleraient, si on le leur permettait, comme soldats, et deviendraient citoyens du Canada. Ne trouvant point facilement d'ouvrage en temps de crise commerciale, ils passent aux Etats-Unis ou retournent en Europe, et font des rapports défavorables du pays.

L'école succursale a été discontinuée depuis l'incendie des casernes à Montréal. La milice de Montréal se compose d'homme employés dans le commerce, qui ne peuvent quitter la ville pour suivre un cours d'instruction ; une école succursale est donc bien nécessaire.

C'est un grand plaisir pour moi de constater,—et je dois en remercier le gouvernement et le major général commandant,—que le solde des officiers que j'ai instruits ait été augmentée ; mais il y a encore trois officiers très capables qui ont fait le service dans la batterie depuis plusieurs années et qui sont fort utiles, dont la solde est de \$1.00 par jour. Cet état de choses n'est pas satisfaisant et pourra encore causer des embarras.

J'espère que le major général commandant jugera à propos de recommander que ces officiers soient traités aussi libéralement que leurs compagnons d'armes.

Il n'est pas facile aux officiers qui suivent le cours abrégé de se meubler une

chambre. L'ameublement que l'on donne à un cadet du collège militaire serait fort utile à un officier de l'école d'artillerie.

Conformément aux ordres du major général commandant, les forts à Lévis ont été armés pendant l'été dernier de trois canons rayés de sept pouces se chargeant par la culasse, de seize caronades de caponnière, et d'une quantité suffisante de balles, bombes et affûts par la batterie (B) commandée par le major Montizambert, au coût modique de \$65.00, y compris le louage des bateaux et les frais de quaiage. Tout le voiturage a été fait par les chevaux de la batterie.

Les lisses pour les canons de 7 pouces doivent être fixées dans le béton. L'état des dépenses a été transmis.

La pratique de l'artillerie de campagne s'est faite dans l'île d'Orléans, sous le commandement du capitaine Short et du lieutenant Sheppard ; l'instruction du tir au parc du génie a été donnée par le capitaine Duchesnay ; le capitaine White a agi comme instructeur de mousqueterie. Le major Fraser a rempli les devoirs onéreux de quartier-maître et de commissaire pour les deux camps et les six détachements, dans lesquels on avait été obligé de diviser la batterie. Le capitaine Devine a fait le service dans la batterie (A) et le capitaine Prévost, adjudant de l'école d'artillerie, m'a accompagné à mes inspections dans les provinces maritimes et a surveillé le tir lorsque j'agissais comme arbitre pour les batteries. Le lieutenant Wilson, de la batterie (A), m'a donné le même concours dans la province d'Ontario.

L'imprimerie de l'école d'artillerie a fourni 1,800 exemplaires des questions de l'examen, ainsi que 1,000 exemplaires du manuel d'artillerie, à l'usage de la milice du Canada, ainsi que toutes les circulaires nécessaires pour l'association de l'artillerie du Canada. Je vous prie respectueusement de remarquer que les dépenses de ces impressions n'ont pas encore été payées, et que le gouvernement n'a pas non plus payé les services du sergent-payeur et des commis du bureau.

Depuis que l'école d'artillerie de Québec est devenue en réalité une école pour les officiers de toutes les branches du service, ce qui a pour effet de beaucoup augmenter le travail de l'état-major, on n'a pas pris les mesures nécessaires pour se procurer des soldats, sans lesquels l'art militaire n'est pas plus possible que le jeu d'échecs sans les pions. Les hommes les plus énergiques et les plus capables ne peuvent faire qu'une certaine somme de travail physique et intellectuel ; si l'on demande davantage, ils doivent ou négliger ou mal remplir leurs occupations, de sorte qu'ils en souffrent autant que le service.

Le major général commandant connaît parfaitement les faits que je viens de mentionner, et il a de temps à autre suggéré de bons remèdes à ces inconvénients. J'espère, néanmoins, que cet état de choses me servira d'excuse, si j'ai signalé des faits qu'il connaît déjà.

A part le service pénible de la nuit, on a fait le service de tous les jours, les corvées, etc., et les cours d'instruction ont été donnés.

On a aussi continué le cours du soir, d'exercices gymnastiques pour les jeunes soldats.

On a aussi continué les observations météorologiques à toutes les deux heures, au moyen des sous-officiers de garde qui relèvent les sentinelles.

Les moyennes sont prises par le maître-canonnier Donaldson, A. R., qui a la garde des instruments, et qui fait son rapport par mon entremise au professeur Kingston, de l'observatoire de Toronto, lequel parle d'une manière très favorable des résultats ainsi obtenus.

J'approuve pleinement les recommandations du commandant de l'école d'artillerie d'Ontario, surtout celle qui suggère un certificat de 3<sup>ème</sup> classe ; et quoique je n'aie aucun doute que l'école sous son commandant ne soit dans un excellent état, je crois, cependant, qu'il serait très avantageux d'établir un système uniforme d'instruction et de certificats pour l'artillerie de tout le Canada, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

T. B. STRANGE, lieutenant-colonel, A. R.,

Commandant de l'école d'artillerie de Québec.

[A.]  
ÉCOLE D'ARTILLERIE, QUÉBEC.

RAPPORT sur l'examen du "Cours abrégé" des officiers d'artillerie.

Corps et grade.	Noms.	Sujets.—Écrits.				Sujets.—Pratique.										Décimale		Remarques.	Décimale votée, 5.										
		Artillerie.	Matériel d'artillerie.	Rechange et manoeuvre de l'art., y inclus la man. de nouer et amar.	Fortification.	Mesurer et fixer la portée des armes.	Tactique et stratégie.	Loi militaire, etc.....	Total, théorie.	Exercice de compagnie.	Exercice de pièces de campagne.	Exercice de pièces de place.	Exercice du mortier.	Exercice du canon à culasse, 7 pouces.	Service des chèvres.	Cannons.	Rechange de l'artillerie.			Équitar., cond. de voit. et exercice du sabre.	Total, pratique.	T.	P.	Classe des certificats.					
67e rég., I. L., Capt.-Mj.-tit. Leod .....	Vince, D. Mc- Leod .....	500	800	400	400	500	400	400	400	400	200	300	3300	100	150	150	50	200	200	100	1060								
		300	800	400	400	500	400	400	400	400	200	300	3300	100	150	150	50	200	200	100	1060								
Lt. d'artillerie de place, Mon- tréal.	Molson, J. W.	200	800	400	400	500	400	400	400	400	200	300	3300	100	150	150	50	200	200	100	1060								
		200	800	400	400	500	400	400	400	400	200	300	3300	100	150	150	50	200	200	100	1060								
		256	800	400	400	500	400	400	400	400	200	300	3300	100	150	150	50	200	200	100	1060								
		716	800	400	400	500	400	400	400	400	200	300	3300	100	150	150	50	200	200	100	1060								
		810	800	400	400	500	400	400	400	400	200	300	3300	100	150	150	50	200	200	100	1060								
		559	800	400	400	500	400	400	400	400	200	300	3300	100	150	150	50	200	200	100	1060								
		43	800	400	400	500	400	400	400	400	200	300	3300	100	150	150	50	200	200	100	1060								
		898	800	400	400	500	400	400	400	400	200	300	3300	100	150	150	50	200	200	100	1060								
		84	800	400	400	500	400	400	400	400	200	300	3300	100	150	150	50	200	200	100	1060								
		69	800	400	400	500	400	400	400	400	200	300	3300	100	150	150	50	200	200	100	1060								

T. B. STRANGE, lieutenant-colonel,  
Commandant l'école d'artillerie, Québec.

la milice.

A l'adjudant

[B.]

## ECOLE D'ARTILLERIE, QUÉBEC.

## RAPPORT sur l'examen du " Cours abrégé " des officiers de cavalerie.

Corps et grade.	Nom.	Sujets--Ecrits.				Sujets—Pratique.							Décimale		Classe des certificats.
		Fortification.	Tactique et stratégie.	Loi militaire.	Total, théorie.	Exercice de compagnie	Exercice de pièces de campagne.	Exercice du mortier.	Exercice du canon à culasse, 7 pcs.	Pièces d'ar. de campagne démontées.	Equitation et exercice au sabre.	Total, pratique.	T.	P.	
Major, Hussars de Quebec....	*Gray, F. Wood	200	320	180	700	50	75	40	100	100	90	455	63	57	First.

\*Le nombre des chevaux étant insuffisant pour l'exercice de cavalerie, excepté pour le cours de l'école d'équitation, l'on a permis à cet officier d'apprendre les exercices d'artillerie.

T. B. STRANGE, lieut.-colonel,  
Commandant l'école d'artillerie, Québec.

[C.]

ÉCOLE D'ARTILLERIE, QUÉBEC.

RAPPORT sur l'examen du "Cours abrégé" des officiers d'infanterie.

Corps et grade.	Noms.	Sujets.—Ecrits.						Sujets.—Pratique.				Total, pratique.	Décimale.	Classe des certificats.	
		Exercice de bataillon.	Tirailleurs, gardes, etc.	Fortification.	Loi militaire.	Tactique et stratégie. Obligatoire.	Tactique et stratégie. Volontaire.	Total, théorie.	Exercice de compagnie.	Exercice de bataillon.	Exercice de pièces de place.				Régulation, exercice du sabre.
Bataillon provisoire de Kamou-raska :— Lieutenant .....	Taché, E. G. ....	500	400	400	300	400	200	2200	100	200	150	100	550		
Bataillon provisoire de Port-neuf :— Capitaine .....	Paquet, A. ....	355	365	190	220	350	150	1630 1600	90	180	120	80	470	.74	.85 lère.
Capitaine .....	Bruet, Z. ....	445	280	155	150	.....	.....	1030	80	180	90	80	430	.65	.78 lère.

\* Ces sujets n'affecte pas la décimale dans le cas du capitaine Paquet.

T. B. STRANGE, lieutenant-colonel,  
Commandant l'école d'artillerie, Québec.



**[D.]**  
**ÉCOLE D'ARTILLERIE.**  
**RAPPORT sur l'examen des sous-officiers et canonniers.**  
**CERTIFICATS DE SECONDE CLASSE.**

Corps.	Grade.	Nom.	Sujets—Ecrits.			Sujets.—Pratique.								Total.	Décimale.	Observations.	
			Artillerie.	Matériel d'artillerie.	Rechange des pièces d'artillerie.	Exercice de campagne.	Exercice de pièces de campagne.	Exercice de pièces de place.	Exercice du mortier.	Exercice du canon à culasse, 7 pcs.	Services des chèvres.	Cannons.	Rechange de l'artillerie y inclus la manœuvre et exercice du sabre.				
Art. de place de Charlottetown.	Lieutenant.	Irving, James.....	320	240	200	100	150	150	50	200	60	50	200	200	1,398	.70	*Cet officier n'est pas resté assez longtemps à l'école pour recevoir un certificat d'officier.
Batterie de camp de Québec.....	Sergent .....	D'Allaire, André.....	340	250	140	50	120	120	35	140	.....	.....	100	1,380	.72		
Art. de place du N.-Brunswick.	do	Hay, Andrew .....	340	275	180	90	120	120	45	180	54	45	160	.....	1,624	.89	
do	do	May, Mathew .....	120	70	85	50	75	90	35	160	48	25	120	.....	878	.47	
do	Caporal.....	Stevens, George ..	294	265	168	80	120	120	45	180	54	40	180	.....	1,546	.85	
Batterie "B" .....	Bombardier.	McCartney, T.....	335	40	180	90	120	135	45	180	54	40	160	.....	1,989	.77	
do	do	D'Neil.....	202	160	115	90	135	120	45	180	54	40	180	.....	1,301	.71	
do	do	Swanson .....	335	250	170	80	135	135	45	160	54	40	180	.....	1,584	.87	
do	do	Donnelly.....	75	90	115	70	103	135	45	180	48	40	160	.....	1,061	.58	
do	do	Mason .....	315	200	163	80	120	120	45	180	48	40	160	.....	1,471	.81	
do	do	Morrice .....	335	270	185	90	135	135	45	180	48	40	160	.....	1,623	.89	
do	do	Williams .....	285	245	156	80	120	120	45	180	54	40	160	.....	1,484	.81	
do	do	Wheleloch.....	300	225	150	70	75	135	40	162	42	35	140	.....	1,372	.75	
do	do	Nelan .....	275	175	120	70	120	120	45	180	48	40	140	.....	1,333	.73	
do	do	Walmsley.....	295	170	155	90	120	120	45	180	54	40	160	.....	1,429	.78	
do	do	Kennedy.....	300	120	160	60	75	105	40	160	54	40	140	.....	1,254	.69	
Art. de place de Digby.....	Caporal.....	Waters .....	290	228	160	80	120	105	40	160	.....	25	140	.....	1,348	.77	
do	do	Dennison.....	150	138	117	70	75	75	35	100	.....	25	90	.....	875	.50	

Batterie "B" .....	275	164	148	90	120	105	40	140	25	.....	140	30	140	.....	1,107	71
do .....	282	145	133	80	120	105	40	160	30	160	40	30	160	.....	1,235	70
do .....	293	85	152	90	105	105	40	120	30	160	40	30	160	.....	1,180	67
do .....	334	190	152	70	120	90	40	140	30	160	40	30	160	.....	1,326	68
do .....	188	81	128	60	105	75	30	.....	25	120	30	25	120	.....	812	51
do .....	336	176	112	60	120	90	40	120	30	100	40	30	100	.....	1,184	67
do .....	330	190	144	50	120	120	40	140	30	160	40	30	160	.....	1,324	75
do .....	287	88	116	80	105	105	40	160	30	160	40	30	160	.....	1,171	66
do .....	288	149	93	80	120	105	.....	.....	30	160	40	30	160	.....	1,165	66
do .....	241	165	120	80	.....	75	30	120	36	120	30	120	30	.....	1,017	61
do .....	289	240	140	70	.....	105	35	180	54	40	160	40	140	.....	1,304	79
do .....	276	150	112	60	.....	75	30	160	42	40	140	40	140	.....	1,085	65
do .....	259	210	120	70	.....	75	25	120	36	25	100	100	100	.....	1,034	62
do .....	294	240	122	70	.....	90	30	160	42	35	160	160	160	.....	1,243	76
do .....	255	210	122	80	.....	105	35	180	54	40	160	160	160	.....	1,241	75
do .....	246	180	120	90	.....	105	30	100	36	30	120	120	120	.....	1,057	62
do .....																

[D.]—Suite.  
BATTERIE DE CAMPAGNE.

RAPPORT sur l'examen des sous-officiers et canonniers.

Corps et grade.	Noms.	Sujets.—Ecrits.				Sujets.—Pratique.								Total.	Décimale.	Observations.
		Artillerie.	Matériel d'artil- lerie.	Services des écuries, conduite de voit. et harnachem.	Exerc. de peloton et des armes.	Exercice d'artil- lerie de cam- pagne.	Exercice d'artil- lerie de place.	Serv. des mortiers.	Évolutions de bat- terie de cam- pagne.	Serv. des chèvres.	Exercice du sabre.	Pièces d'artillerie de campagne dé- montées.	Bqut., conduites voitures et exer- cice du sabre.			
		350	300	200	100	150	50	200	60	50	200	200	200	1,550		Décimale, volume 5.
Batterie de campagne de Woodstock :—		280	180	180	50	160	105	105	140	25	160	160	1,140	.72		
Sergent.....	Jackson.....	280	185	180	50	105	105	150	140	25	160	160	1,135	.72		
Bombardier.....	Weldon.....												1,750			
do.....	Duffy.....	161	162	80	60	90		140		30	180	120	1,023	.58		
Batterie de cam- pagne, Québec :—		218	186	94	50	60	60	80		30	100	100	918	.52		
Sergent.....	Lery.....	213	180	96	60	135	60	160		25	180	140	1,199	.68		
Caporal.....	Mathieson.....	234	183	100	60	103	60	140		30	180	120	1,150	.65		
do.....	Preston.....															

T. B. STRANGE, lieutenant-col.,  
Commandant l'école d'artillerie, Québec.

## ANNEXE No.

## RAPPORT SEMESTRIEL DU COLLEGE MILITAIRE.

*Le commandant militaire du collège au major général Selby Smith, président du collège militaire, commandant la milice du Canada.*

KINGSTON, 27 janvier 1877.

(1.) MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant du collège militaire, depuis son établissement, le 1er juin 1876, jusqu'à l'expiration de son premier terme, savoir : le 2 février 1877.

*Personnel du collège.*

(2.) Le personnel du collège se composait tout d'abord des officiers suivants militaires et civils.

Lieut.-colonel E. O. Hewett, G. R., commandant.

Capitaine J. B. Ridout, 90ème I. L., capitaine des cadets.

Capitaine E. Kensington, A. R., professeur de mathématiques et d'artillerie.

Capitaine G. W. Hawkins, A. R., professeur de fortification et de topographie militaire.

Rév. G. Ferguson, B. A., professeur de français et d'allemand.

*Nombre de cadets.*

(3.) Dix-huit aspirants, qui ont passé l'examen au concours et ont été jugés capables, ont obtenu leur admission au collège militaire, le 1er juin 1876. Voir annexe (A) pour des renseignements détaillés.

*Enrôlement et équipement des cadets.*

(4.) Les cadets, après avoir prêté le serment d'allégeance à Sa Majesté et avoir consenti à servir comme cadets du collège militaire du Canada pendant quatre ans, sujets à l'acte de mutinerie, aux articles du code de guerre et aux règlements de la milice, etc., ont reçu leur armes, uniformes, havresacs avec leur contenu au complet, le tout fait d'après les modèles adoptés pour les troupes de Sa Majesté.

*Cours d'études.*

(5.) Les cadets ont commencé de suite à suivre les cours prescrits pour les plus jeunes ou la 8ème classe, viz :—

Mathématiques.

Dessins géométriques.

Langues modernes.

Exercice d'infanterie.

Natation.

Discipline.

*Cadets nommés sous-officiers.*

(6.) A différentes époques, six cadets ont été nommés sous-officiers pour diviser la responsabilité, maintenir la discipline et les habituer au commandement.

*Camp militaire de l'île St. Jean.*

(7.) Le 3 d'août, l'état-major et les cadets allèrent camper sur l'île St. Jean, (fleuve St. Laurent), et ils ne sont revenus au collège que le 11 août. Pendant le

campement les soldats ont fait tout le service d'un camp militaire, tel que monter la garde jour et nuit, faire la cuisine, dresser les tentes, etc.

*Inspection du collège par l'honorable premier ministre et le major général commandant la milice.*

Le 9 juillet, le collège et les cadets ont reçu la visite de l'honorable premier ministre, et le 19 octobre, vous les avez inspectés vous-même. Dans ces deux circonstances, le collège a eu l'honneur de recevoir des félicitations.

*Examen trimestriel en septembre 1876.*

(9.) Outre les examens de circonstance, l'examen trimestriel a eu lieu en septembre 1876; les cadets avaient fait quelques progrès; mais rien de remarquable.

*Examen emestriel, janvier 1877.*

(10.) L'examen semestriel pour les promotions dans les classes a eu lieu du 15 au 20 janvier 1877. Les points obtenus à cet examen, ajoutés à ceux de l'examen trimestriel, pour les comptes-rendus des lectures et des dessins exécutés pendant le terme, décident de la position des cadets pendant le terme suivant. (Pour les renseignements détaillés, voir les annexes (B) et (C).)

(11.) Le changement de places résultant de l'examen est remarquable. On peut attribuer cela en partie au fait que quelques-unes des questions demandées à l'examen d'admission ne sont pas essentielles au cours du collège, et que l'on donne une plus grande importance aux mathématiques, aux langues modernes, aux exercices militaires, à la discipline dans le dernier examen; les talents naturels et l'application à l'étude expliquent le reste.

(12.) Je suis satisfait du résultat général de l'examen; mais ce qu'il y a de plus encourageant et de plus important, c'est que les cadets sont plus assidus à leurs fonctions et ont acquis l'amour du travail; en d'autres termes, ils ont appris à se servir de leurs talents naturels.

*Mathématiques.*

Le professeur des mathématiques constate que, si cette branche n'est pas aussi bien connue qu'elle pourrait l'être, il y a un progrès remarquable dans l'attention que les élèves donnent à l'enseignement.

*Dessins géométriques.*

L'absence presque complète de notions sur le dessin mécanique ou à main levée, est remarquable et est cause d'un manque de précision dont les élèves s'aperçoivent eux-mêmes.

Les progrès des cadets dans le dessin géométrique sont néanmoins très satisfaisants, et ont mérité l'approbation de leur instructeur.

*Langues modernes.*

Le professeur des langues modernes se plaint, avec raison, que la langue française soit peu connue, mais constate avec plaisir que bon nombre ont bien voulu s'adonner volontairement à l'étude de l'allemand.

*Cadets qui ont obtenu des prix.*

(13.) Les cadets suivants ont gagné les prix offerts par le gouvernement, viz:—

Caporal breveté A. Wurtele.—Prix.  
 Cadet A. Perry.—Mathématiques.  
 Caporal I. H. Irving.—Dessin géométrique.  
 Cadet H. Wise.—Français.  
 Caporal L. H. Irving.—Allemand.

Le caporal breveté Wurtele et le caporal Irving auront droit, en vertu des règlements, de porter des marques distinctives sur leur uniformes durant le prochain terme.

*Exercice.*

14. Les cadets ont fait preuve d'aptitudes considérables pour les exercices militaires, et ils ont tous appris à nager.

*Discipline.*

15. La prompt obéissance, la ponctualité, la régularité et l'ordre qui sont nécessaires à une organisation militaire, qui furent d'abord une chose nouvelle pour les cadets, sont devenus maintenant une habitude dont il comprennent non-seulement le but, mais qu'ils savent apprécier. Le service du camp s'est fait non-seulement d'une manière intelligente, mais avec un plaisir visible.

*Service des cadets sous-officiers.*

16. Les cadets nommés sous-officiers ont rempli leurs fonctions avec régularité, impartialité et esprit de discernement.

*Conduite de la compagnie des cadets.*

17. Je suis heureux d'exprimer la profonde satisfaction avec laquelle je dois faire rapport de la bonne conduite invariable des cadets en garnison et hors de la garnison; la bonne entente a régné parmi eux, et ils se sont montrés fort bien disposés envers leurs officiers; de fait, je suis très content de la discipline et de la tenue militaire de la compagnie des cadets.

*Santé.*

18. La santé des cadets a été excellente, leur développement physique et leur bonne apparence sont la meilleure preuve de l'efficacité des mesures que l'on a prises pour leur nourriture et pour leur donner des exercices physiques et intellectuels.

*Bâtiments du collège.*

19. L'édifice actuel occupé par le collège convient très bien aux arrangements actuels et au chiffre des cadets; il pourrait recevoir de plus environ 20 cadets.

*Nouveau bâtiment.*

20. L'édifice en voie de construction renfermera, lorsqu'il sera achevé (au mois de septembre), les salles destinées aux cours et aux Chambres d'ordinaire, et le bâtiment aura son ancienne destination pour laquelle il convient magnifiquement: des casernes pour environ 60 cadets.

*Appartements des professeurs et du capitaine des cadets.*

21. L'emplacement du collège et son éloignement de Kingston (très-avantageux sous bien des rapports) rendent nécessaire la construction prochaine des appartements pour les professeurs; la séparation plus complète des appartements du capitaine des casernes des cadets est aussi fort désirable, dès que le nouveau bâtiment destiné aux cours du collège et aux chambres d'ordinaire pourra être occupé.

---

*Alimentation de l'eau.*

22. La question de l'alimentation de l'eau du collège dans toutes les parties de l'édifice demande une prompte solution.

*Personnel.*

23. Il faudra naturellement augmenter le personnel du collège à fur et mesure que le nombre des cadets augmentera, mais surtout dès qu'ils pourront étudier un plus grand nombre de matières distinctes.

24. En terminant mon premier rapport du collège militaire, je désire constater que tous les officiers militaires et civils qui forment le personnel du collège ont fait preuve, sans distinction, de zèle et d'habileté, et qu'ils ont constamment en vue la prospérité du collège et l'avancement intellectuel et moral des cadets.

Pas n'est besoin d'ajouter que l'organisation et le fonctionnement d'une nouvelle institution, la préparation des cours, et la mise en vigueur de la discipline, etc., etc., ont rendu les fonctions des officiers beaucoup plus onéreuses et responsables que celles qu'ils doivent d'ordinaire remplir dans un établissement fondé depuis longtemps.

Les sous-officiers ont aussi rempli leurs fonctions avec un zèle infatigable.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. O. HOWETT, lieut.-col. I. R.,

*Commandant le collège militaire.*

ANNEXE (A) du rapport semestriel, collège militaire.

Noms alphabétiques des cadets.	Residence.	Age à leur entrée au collège militaire.	Où instruits.	Points obtenus à l'examen pour l'admission au collège militaire.	Ancienneté à leur entrée au collège militaire.
Cochrane, J. B.	Brockville, Ont.	1519	Lycée, Brockville.....	3,029	14
Davis, F.	York, Ont.	1613	do Perth.....	3,263	16
Davis, W. M.	Aylmer, Ont.	1913	Institut Littéraire Canadien, Woodstock.....	3,567	8
Denison, S. J. A.	Toronto, Ont.	1613	Collège du Haut-Canada, Toronto.....	3,392	13
DesBrisay, C. A.	Rathurst, N.B.	1516	Ecole de grammaire de Bathurst, N. B.....	7,244	5
Dixon, P. J.	Belleville, Ont.	1913	Collège d'Ontario, Belleville.....	2,368	12
Fairbank, C. O.	Petrolia, Ont.	1713	Collège d'Hellmuth, London.....	4,686	10
Freer, H. C.	Brockville, Ont.	1713	Ecole du collège de la Trinité, Port Hope.....	8,358	7
Irving, L. H.	Hamilton, Ont.	2013	Institut Collégial, Galt.....	3,277	16
Keefer, H. W.	Ottawa, Ont.	1713	Ecole de Bishop's College, Lennoxville.....	8,079	2
McPherson, D.	Bath, Ont.	1713	Lycée, Napanee.....	6,168	4
Perley, G. E.	St. Jean, N.R.	1813	Académie de Stovell, St. Jean, N. B.....	1,930	18
Perry, A. B.	Napanee, Ont.	1513	Ecole de grammaire, Napanee.....	3,310	3
Reed, T. L.	St. Jean, N.B.	1713	Ecole de grammaire, St. Jean, N. B.....	3,910	17
Rivers, V. B.	Brockville, Ont.	1613	Collège d'Hellmuth, London.....	5,699	11
Spelman, J.	Ottawa, Ont.	1613	Lycée, Ottawa.....	5,298	9
Wise, H. E.	Ottawa, Ont.	1513	Ecole du collège de la Trinité, Port Hope.....	7,201	6
Wurtels, A. G. G.	Québec.....	1913	Ecole de Bishop's College, Lennoxville.....	9,534	1

E. O. HEWETT, lieutenant-colonel, I.R.,  
Commandant, collège militaire.

KINGSTON, 27 janvier.



## ANNEXE (B) du rapport semestriel.

Classé par ordre avant l'examen semestriel.	Noms alphabétiques.	Grade.	Points comptés.					Total.	Classé par ordre après l'examen semestriel.	Observations.	
			Mathématiques.	Dessin métrique.	Français.	Allemand.	Exercices.				Conduite et discipline.
16	Cochrane.....	Cadet.....	403	78	51	.....	48	121	701	12	
15	Davis, F.....	do .....	374	47	.....	.....	47	129	597	15	
11	Davis, W.....	do .....	582	49	76	55	59	130	951	8	Mention honorable—français.
12	Dennison .....	do .....	366	55	.....	5	47	129	662	14	
	Des Brisay .....	Caporal breveté..	567	83	64	42	47	162	965	5	
17	Dixon .....	Cadet.....	460	47	.....	.....	48	137	692	13	
	Fairbank.....	do .....	540	77	.....	.....	59	150	826	10	
2	Freer .....	Caporal breveté.	581	54	77	52	48	144	956	7	Mention honorable—français. Prix—Dessin géométrique.
14	Irving.....	Caporal .....	.....	94	71	82	59	162	468	16	Mention honorable—conduite et discipline. Prix—allemand. Mention honorable—discipline.
3	Keefer.....	Caporal breveté.	575	91	73	75	60	156	1,030	2	Mention honorable—Dessin géométrique. Mention honorable—allemand.
6	McPherson.....	Cadet.....	622	86	59	.....	60	147	974	4	Mention honorable—conduite et discipline. Mention honorable—mathématiques.
18	Perley.....	do .....	.....	67	.....	.....	60	148	275	18	
13	Perry.....	do .....	656	79	57	.....	60	147	999	3	
10	Reed .....	do .....	.....	21	69	69	47	125	331	17	Prix—mathématiques.
7	Rivers.....	do .....	469	76	.....	.....	48	142	734	1	

8	Spelman.....	do .....	648	64	.....	60	133	905	9	Mention honorable—mathématiques. Mention honorable — dessin géométrique. Prix—français. Mention honorable—allemand. Mention honorable—conduite et discipline.
5	Wiss.....	do .....	540	92	79	73	119	963	6	
1	Wurtele .....	Casparal breveté.	618	85	74	77	163	1,076	1	

E. O. HEWETT lieut.-colonel, I.R.,  
Commandant, collège militaire.

KINGSTON, 27 janvier,

## ANNEXE (C) RAPPORT SEMESTRIEL

## Rapport de l'examen de la huitième classe.—

Classé par ordre avant l'examen.	NOMS SUIVANT L'ORDRE ALPHABÉTIQUE.	OBLIGATOIRE.													Totaux.		
		A	A	A	A	A	Langues mo- dernes.		Sciences expérimen- tales et physi- ques.			A			(a) Obtenu.	(b) Admis à être compté.	
		Mathématiques.	Artille- rie.	Histoire militaire, stratégie et tactique et administra- tion de la loi militaire.	Topographie militaire et re- connaissance.	Français.	Allemand.	Aucune de ces sciences.			Dessin à la main et peinture.						
		Géométrie, dessin et fortifi- cation.				L'une et l'autre langue.		Chimie.	Electricité.	Géologie.	Exercice.	Gymnastique.	Équitation.	Natation.	Conduite et discipline.		
	Maximum admis.....	700	100				100						50	10	150	1110	1110
	Minimum admis à être compté .....	350	*	20			50						25	5	75		525
16	Cochrane, cadet... { a Ob. 403 b Cd. 403	78	78				51						38	10	121	701	701
15	Davis, F. " { a Ob. 374 b Cd. 374	47	47				14						38	9	129	611	597
11	Davis, W. " { a Ob. 582 b Cd. 582	49	49				76						50	9	130	896	896
12	Denison, " { a Ob. 366 b Cd. 366	55	55				39						38	9	129	636	597
4	DesBrisay, cap. br { a Ob. 567 b Cd. 567	83	83				64						38	9	150	911	911
17	Dixon, cadet... { a Ob. 460 b Cd. 460	47	47				19						38	10	137	711	692
9	Fairbank, " { a Ob. 540 b Cd. 540	77	77				43						50	9	150	869	826
2	Freer, cap. br... { a Ob. 581 b Cd. 581	54	54				77						38	10	134	894	894
14	Irving, caporal... { a Ob. 298 b Cd. 298	94	94				71						50	9	143	665	367
3	Keefer, cap. br... { a Ob. 575 b Cd. 575	91	91				73						50	10	143	942	942
6	McPherson, cadet { a Ob. 622 b Cd. 622	86	86				59						50	10	147	974	974
18	Perley, " { a Ob. 106 b Cd. 106	67	67				8						50	10	148	389	275

## DU COLLÈGE MILITAIRE.

Matières.—Date de l'examen, janvier 1877.

VOLONTAIRE.													OBLIGATOIRE ET VOLONT.		OBSERVATIONS.		
Mathématiques.	Dessin géométrique et fortification.	Artillerie.	Histoire militaire et tactique, administration et loi militaire	Topographie militaire et reconnaissance.	Langues modernes.		Sciences expérimentales et physiques.		Dessin à la main et peinture.	Génie civil.	Discipline, sous-officiers seulement éligibles.	Total.	Grand total.			Classification après l'examen.	
					L'une et l'autre langue.	Aucune ou deux de ces sciences	(a) Obtenu.	(b) Admis à être comptés.					(a) Obtenu.	(b) Admis à être comptés.			
					100						25	125	125	1235	1235	Compétent ou non compétent.	
					33											Si non compétent, indication des matières.	
														701		Compétents.	
														611	701	12	Compétents.
														597	15	Compét. Men. hon. 'Français.'	
					55							55	55	951	951	8	Compétens.
					65							65	65	701	662	14	Compétens.
					42						12	54	54	965	965	5	Compétents.
					42						12	54	54	711	692	13	Compétents.
														869	826	10	Compét. Men. hon. 'Français.'
					52						10	62	62	956	956	7	Non compétent, 'Mathématiques.'
					52						10	62	62				Prix, 'dessin géométrique.'
					82						19	101	101	766			Prix, 'Allemand.'
					82						19	101	101	468	16		Mem. hon. 'cond. et discipline.'
																	Non compétents, 'Matières obligatoires.'
					75						13	88	88	1030			Mem. hon. 'Dessin géométrique, 'Allemand, et 'conduite et discipline.' Compét. Mem. hon. 'Mathématiques.'
					75						13	88	88		1030	2	Non compétents, 'mathématiques et matières obligatoires.'
														974			Compét. Mem. hon. 'Mathématiques.'
														974	4		Non compétents, 'mathématiques et matières obligatoires.'
														389			
														275	18		

## ANNEXE (C) rapport semestriel

Classification avant l'examen.	NOMS SUIVANT L'ORDRE ALPHABETIQUE.	OBLIGATOIRE.														Total.		
		A	A	A	A	Langues modernes.		Sciences expérimentales et physiques.			A Exercices.				(a)	(b)		
		Mathématiques.	Dessin, géométrie et fortification.	Artillerie.	Histoire militaire et tactique, administration et loi militaire.	Topographie militaire et reconnaissance.	L'une et l'autre langue.		Aucune de ces sciences.			Dessin à la main et peinture.	Gymnastiques.	Équitation.	Natation.	Conduite et discipline.	Obtenu.	Admis à être comptés.
							Français.	Allemand.	Chimie.	Electricité.	Géologie.							
13	Perry, cadet.	{ a Ob. 656	79				57						50	10	147	999	999	
		{ b Cd. 656	79				57						50	10	147		999	
10	Reed, "	{ a Ob. 314	40				69						38	9	125	595	595	
		{ b Cd. ....	21				69						38	9	125		262	
7	Rivers, "	{ a Ob. 469	75				36						38	10	142	770	770	
		{ b Cd. 469	75										38	10	142		734	
8	Spelman, "	{ a Ob. 648	64				38						50	10	133	943	943	
		{ b Cd. 648	64										50	10	133		905	
5	Wise, "	{ a Ob. 540	92				79						50	10	119	890	890	
		{ b Cd. 540	92				79						50	10	119		890	
1	Wurtele, cap. brev	{ a Ob. 618	85				74						50	9	150	986	986	
		{ b Cd. 618	85				74						50	9	150		986	

NOTE.—1. Points obtenus (a).

Points admis à être comptés (b).

2. Un cadet doit obtenir la moitié des points assignés aux matières obligatoires marquées A, et une moitié aussi du total des points assignés à toutes les matières obligatoires, afin de pouvoir faire compter ses points ou se rendre compétent.

(\*) Aucune marque pour

J. BRAMLEY RIDOUT, Capt. 90<sup>e</sup> I.L.,  
 Capitaine des cadets.

KINGSTON, 25 janvier 1877.

du collège militaire.—*Suite.*

VOLONTAIRE.													OBLIGATOIRE & VOLONTAIRE.		OBSERVATIONS.
Mathématiques. Dessin géométrique et fortification. Artillerie. Histoire militaire, stratégie et tactique, administration et loi militaire. Topographie militaire et reconnaissance.	Langues modernes. L'une et l'aut. langue.		Sciences expérimentales et physiques. Aucune ou deux de ces sciences.		Dessin à la main et peinture. Génie civil. Discipline, sous-officiers seulement éligibles.	Total.	Grand total.		Classification après l'examen.						
	Français.	Allemand.	Chimie.	Electricité.			Géologie.	(a) Obtenu.		(b) Admis à être comptés.	(a) Obtenu.	(b) Admis à être comptés.			
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	999	.....	.....	.....	.....	Compétent ou non compétent. — Si non compétent, indication des matières.		
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	999	3	.....	.....		Compétent. Prix, 'mathématiq.' Non compétent, ' mathématiques, ' dessin géométrique,' et 'matières obligatoires.'	
.....	.....	69	.....	.....	.....	.....	69	664	.....	.....	.....	.....	Compétent. Men. hon. 'mathématiques.'		
.....	.....	69	.....	.....	.....	.....	69	664	331	17	.....	.....		Compétent. Men. hon. 'mathématiques.'	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	770	.....	.....	.....	.....	Compétent. Men. hon. 'dessin géométrique.'		
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	734	11	.....	.....		Compétent. Men. hon. 'français.'	
.....	.....	73	.....	.....	.....	.....	73	963	.....	.....	.....	.....	Prix de classe (compétent). Men. hon. 'allemand' et 'conduite et discipline.'		
.....	.....	73	.....	.....	.....	.....	73	963	963	6	.....	.....		Prix de classe (compétent). Men. hon. 'allemand' et 'conduite et discipline.'	
.....	.....	77	.....	.....	.....	13	90	1076	.....	.....	.....	.....	Prix de classe (compétent). Men. hon. 'allemand' et 'conduite et discipline.'		
.....	.....	77	.....	.....	.....	13	90	1076	1076	1	.....	.....		Prix de classe (compétent). Men. hon. 'allemand' et 'conduite et discipline.'	

E. O. HEWETT, lt.-colonel, I.R.,

Commandant le collège militaire.

KINGSTON, 25 janvier 1877.

## ANNEXE No. 6.

## CERTIFICATS D'ARTILLERIE.

## PROVINCE D'ONTARIO.

LISTE des noms des officiers, sous-officiers et autres dans l'artillerie de la milice active, qui ont obtenu des certificats à l'école d'artillerie de Kingston, " Batterie A, " durant l'année 1876.

Grade et nom.	Corps.	Certificats.		Cours complet ou abrégé.
		1re classe.	2e classe.	
		1876.	1876.	
Adams, canonnier Geo .....	Batterie de campagne de Kingston.....	7 oct.	.....	Abrégé.
Allan, sergent Wm.....	do Hamilton.....	11 avril	.....	do
Anderson caporal .....	Brigade d'artillerie de place du N.-Brunswick.	.....	11 avril	do
Barron, bombardier W.....	Batterie de campagne de Toronto.....	.....	30 déc.	do
Beasley, canonnier J. F.....	Batterie " A ".....	9 mars	.....	do
Beers, canonnier J .....	Batterie de place de Toronto .....	11 avril	.....	do
Benson, sergent T.....	Batterie de campagne de Durham.....	.....	6 mars	do
Boddle, canonnier R.....	do Wellington.....	.....	22 janv.	do
Blaney, canonnier G. H.....	do do .....	.....	22 do	do
Bridgeford, canonnier J .....	do do .....	6 mars	.....	do
Bruce, sergent W. C.....	do Hamilton .....	.....	9 avril	do
Coleman, canonnier S.....	do Toronto .....	.....	7 oct.	do
Cruise, bombardier W.....	do do .....	13 mai	.....	do
Davies, canonnier T.....	do do .....	.....	6 sept.	do
Davidson, canonnier Wm.....	Batterie de place de Ste. Catherine .....	11 avril	.....	do
Dunlop, sergent J.....	Brigade d'artillerie de place du N.-Brunswick.	6 mars	22 janv.	do
Dunlop, bombardier S.....	Batterie de campagne d'Ottawa.....	.....	23 nov.	do
Echardt, canonnier W.....	Batterie de place de Ste. Catherine .....	.....	22 janv.	do
Fox, canonnier W.....	Batterie de place de Cobourg.....	.....	22 do	do
Galbraith, sergent F.....	Batterie de campagne de Durham .....	11 avril	.....	do
Hall, canonnier A.....	Batterie de campagne de Kingston.....	.....	23 nov.	do
Hartnett, canonnier T.....	do Wellington.....	.....	6 mars	do
Hawthorne, canonnier G.....	Brigade d'artillerie de place d'Ottawa .....	.....	22 janv.	do
Hope, canonnier James.....	Batterie de campagne de Kingston.....	.....	23 nov.	do
Hutchins, canonnier James...	do do .....	6 mars	.....	do
Kennedy, sergt.-maj. J. H....	do Winnipeg .....	22 janv.	.....	do
Kennedy, canonnier J.....	do Hamilton.....	.....	23 nov.	do
Lanagan, sergent C. F.....	Brigade d'artillerie de place du N.-Brunswick.	22 janv.	.....	do
Langman, canonnier H.....	Batterie " A " .....	.....	13 mai	do
Moore, major Allen H. ....	13e bataillon, milice active... ..	6 sept.	.....	do
Morley, sergent Nelson.....	Batterie de campagne du Canal Welland.....	22 janv.	.....	do
Munroe, bombr. interim. J....	Batterie " A " .....	22 do	.....	do

## PROVINCE D'ONTARIO.

LISTE des aspirants aux commissions, etc.—*Suite.*

Grade et nom.	Corps.	Certificats.		Cours complet ou abrégé.
		1re classe.	2e classe.	
		1876.	1876.	
McGaw, bombardier E. ....	Brigade d'artil. de place du Nouv.-Brunswick. ....	11 avril.	13 mai.	Abrégé.
McIntyre, bombardier W. ....	Batterie de place de Collingwood. ....	22 janv.	13 mai.	do
McLeod, canonnier M. ....	Batterie de campagne de Kingston. ....	22 do	13 mai.	do
McNaughton, sergent D. G. ....	Brigade d'artil. de place du Nouv.-Brunswick. ....	22 do	13 mai.	do
Newman, canonnier C. ....	Batterie de campagne de Toronto. ....	7 oct.	13 mai.	do
O'Brien, canonnier Patrick. ....	Batterie "A" . . . . .	6 mars.	13 mai.	do
O'Donnell, canonnier C. ....	Batterie de place de Ste. Catherine . . . . .	6 mars.	13 mai.	do
Percy, caporal W. ....	Batterie de campagne d'Ottawa . . . . .	6 mars.	13 mai.	do
Pettigrew, caporal S. ....	do do Toronto. ....	7 oct.	13 mai.	do
Raines, canonnier Isaac. ....	do do do . . . . .	22 janv.	13 mai.	do
Roberts, caporal E. W. ....	Brigade d'artil. de place du Nouv.-Brunswick. ....	11 avril.	13 mai.	do
Scheuermann, canon. John. ....	Batterie de campagne du canal Welland. ....	30 déc.	6 mars.	do
Schofield, canonnier C. ....	Batterie "A" . . . . .	6 mars.	6 mars.	do
Stewart, sergent John. ....	Artillerie de place de Goderich. ....	13 mai.	6 mars.	do
Stobart, canonnier E. H. ....	Batterie de campagne de Wellington. ....	6 mars.	6 mars.	do
Stobart, bombardier E. H. ....	do do Toronto. ....	13 mai.	6 mars.	do
Tolton, canonnier W. ....	do do Hamilton. ....	22 janv.	6 mars.	do
Underhill, major J. D. ....	Brigade d'artil. de place du Nouv.-Brunswick. ....	9 mars.	6 mars.	do
Walton, canonnier R. ....	Batterie de campagne de Kingston. ....	11 avril.	13 mai.	do
Williams, canonnier John. ....	Batterie de place de Ste. Catherine. ....	13 mai.	13 mai.	do
Workman, canonnier J. ....	Batterie de campagne de Durham. ....	6 mars.	13 mai.	do

## RÉCAPITULATION.

Certificats de première classe (cours complet).....	24
do do (cours abrégé).....	28
do seconde do .....	28
Total .....	52



RESUMÉ.  
PROVINCE D'ONTARIO.

DIVISION RÉGIMENTAIRE.	MILICE ACTIVE.	
	Certificats de première classe.	Certificats de seconde classe.
Addington ( <i>vide</i> Lennox).....		
Bothwell .....		
Brant.....		
Brookville ( <i>vide</i> Leeds).....	1	
Bruce.....		
Cardwell .....		
Carleton et cité d'Ottawa .....	14	9
Dundas.....	8	4
Durham.....	5	3
Elgin.....		
Essex.....	4	1
Frontenac et cité de Kingston .....	31	18
Glengarry .....	1	
Grenville .....		
Grey.....		1
Haldimand .....	1	
Halton.....	1	
Hamilton, cité de ( <i>vide</i> Wentworth).....		
Hastings.....	16	3
Huron.....	5	3
Kent .....		
Kingston, cité de ( <i>vide</i> Frontenac).....		
Lambton .....	5	2
Lanark .....	3	
Leeds et Brockville.....	7	2
Lennox et Addington.....	8	3
Lincoln.....	11	5
London ( <i>vide</i> Middlesex).....		
Middlesex et London .....	6	3
Niagara .....	1	
Norfolk.....		
Northumberland .....	8	2
Ontario .....	2	
Ottawa, cité de ( <i>vide</i> Carleton).....		
Oxford.....		1
Peel.....	1	
Perth.....	2	
Peterborough.....	1	
Prescott et Russell.....	1	
Prince Edward.....		
Renfrew .....		
Russell ( <i>vide</i> Prescott) .....		
Simcoe.....	9	5
Stormont .....		
Toronto, cité de ( <i>vide</i> York) .....		
Victoria .....		
Waterloo .....		
Welland .....	5	7
Wellington.....	8	13
Wentworth et cité d'Hamilton.....	8	3
York et cité de Toronto.....	91	23
Ville de Winnipeg, Manitoba.....	2	1
St. Jean, N.-B.....	5	4
Grand total.....	272	114

## PROVINCE DE QUÉBEC.

LISTE des nom des officiers, sous-officiers et autres dans l'artillerie de la milice active, qui ont obtenu des certificats à l'école d'artillerie de Québec, " Batterie B," durant l'année 1876.

Grade et nom.	Corps.	Certificats.		Cours complet ou abrégé.
		1re classe.	2e classe.	
		1876.	1876.	
Baugh, canonnier George.....	Batterie " B " .....		4 déc.	Abrégé.
Billman, canonnier Thomas...	do .....		20 sept.	do
Burns, canonnier James.....	do .....		20 do	do
Chamberlain, canonnier W.W.	do .....		20 do	do
Courtney, canonnier George.....	do .....		4 déc.	do
Craig, canonnier James .....	do .....		4 do	do
Croteau, canonnier Maurice....	do .....		4 do	do
D'Allaire, sergent André .....	Batterie de campagne de Québec.....		6 avril	do
DeMulder, canonnier A.....	Batterie " B " .....		20 sept.	do
Dennison, caporal W.....	Batterie de place de Digby, Nouv.-Ecosse.....		4 août	do
Donnelly, canonnier John.....	Batterie " B " .....		24 avril	do
Duffy, canonier J.....	Batterie de campagne de Newcastle.....		29 déc.	do
Girel, canonnier F.....	Batterie " B " .....		20 sept.	do
Hammon, bombardier O.....	do .....		20 do	do
Harris, canonnier Sidney.....	do .....		20 do	do
Hay, sergent Andrew.....	Artillerie de place de Chatham, N. B.....		Avril.	do
Holand, bombardier Thos.....	Batterie " B " .....		20 sept.	do
Irving, lieutenant James.....	Artillerie de place de Charlottetown.....		Fév.	do
Jackson, sergent E. L.....	Batterie de campagne de Woodstock, N. B.....		29 sept.	do
Kennedy, canonnier Martin....	Batterie " B " .....		24 avril	do
Leray, sergent A.....	Batterie de campagne de Québec.....		29 déc.	do
Mason, canonnier Wm.....	do .....		24 avril	do
Matheson, canonnier J.....	Batterie de campagne de Newcastle.....		29 déc.	do
May, caporal Mathew.....	Artillerie de place de Chatham, N.B.....		Avril.	do
Molson, lieutenant J. A.....	Artillerie de place de Montréal.....		16 sept.	do
Morrice, canonnier C.....	do do .....		24 avril	do
McCartney, bombardier.....	Battery " B " .....		24 do	do
Nelan, canonnier Michael.....	do .....		24 do	do
O'Neill, canonnier J. D.....	do .....		24 do	do
Preston, canonier E.....	Batterie de campagne de Newcastle.....		29 déc.	do
Rackley, bombardier J. H.....	Batterie " B " .....		20 sept.	do
Rouleau, canonnier C. E.....	do .....		4 déc.	do
Ruthven, canonnier John.....	do .....		4 do	do
Stevens, bombardier George..	do .....		24 avril	do
Stock, canonier Edward.....	do .....		Nov.	do
Swanson, canonier John.....	do .....		24 avril	do

## PROVINCE DE QUÉBEC.

LISTE des aspirants aux commissions, etc.—*Suite.*

Grade et nom.	Corps.	Certificats.		Cours complet ou abrégé.
		1re classe.	2e classe.	
		1876.	1876.	
Vince, major D. McLeod.....	67e régiment d'infanterie légère.....	20 sept.	.....	Abrégé.
Walmsley, canonnier David....	Batterie " B " .....	.....	24 avril	do
Waters, caporal.....	Artillerie de place de Digby, N. E.....	.....	4 août	do
Weldon, bom. Frederick.....	Batterie de campagne de Newcastle.....	.....	29 sept.	do
Wheelock, canonnier J. H.....	Batterie de campagne de Québec.....	.....	24 avril	do
Williams, bombardier L. J.....	do do .....	.....	24 do	do

Les personnes suivantes ont obtenu des certificats de cavalerie et d'infanterie :—

<i>Cavalerie.</i>				
Gray, major F. Wood.....	Escadron de Québec.....	29 nov.	.....	Abrégé.
<i>Infanterie.</i>				
Brunet, capt. Z.....	Bataillon provisoire de Portneuf.....	27 sept.	.....	do
Pacquette, capt. J. A.....	do do .....	18 nov.	.....	do
Taché, lieut. E. J.....	Bataillon provisoire de Kamouraska.....	18 do	.....	do

## RÉCAPITULATION.

Certificats de première classe (cours complet).....	0
do do (cours abrégé).....	5
do seconde ( do ).....	41
Total.....	46

**RESUMÉ.**  
**PROVINCE DE QUÉBEC.**

DIVISIONS RÉGIMENTAIRES.	MILICE ACTIVE.	
	Officiers de l'artillerie de la milice active et aspirants aux commissions, qui ont obtenu des certificats aux écoles d'artillerie de la province de Québec, depuis leur fondation.	
	Certificats de première classe.	Certificats de seconde classe.
Argenteuil et Deux-Montagnes.....		
Arthabaska et Drummond.....		
Assomption et Montcalm.....		
Bagot.....		
Beauce.....	5	6
Beauharnois et Laprairie.....	1	
Bellechasse et Dorchester.....		
Berthier.....		
Bonaventure.....		
Brome et Stanstead.....		
Chambly et Verchères.....		
Champlain.....		
Charlevoix et Montmorency.....		
Chateauguay.....	1	
Chicoutimi et Saguenay.....		
Compton et Sherbrooke.....	1	3
Gaspé.....	1	3
Hochelaga et cité de Montreal.....	29	66
Huntingdon.....	2	
Iberville.....		
Jacques-Cartier et Laval.....	2	
Joliette.....		
Kamouraska.....		
Lévis.....		
L'Islet et Montmagny.....		
Lotbinière.....		
Maskinongé et St. Maurice.....		
Mégantic.....	1	
Missisquoi.....		
Napierville et St. Jean.....	3	
Nicolet et Yamaska.....		
Ottawa et Pontiac.....	2	
Portneuf.....		
Québec, cité de.....	13	129
Richelieu.....	1	
Richmond et Wolfe.....	2	
Rimouski.....		
Rouville.....		
St. Hyacinthe.....	2	
Shefford.....	2	15
Soulanges et Vaudreuil.....	1	
Témiscouata.....		
Terrebonne.....	1	
Victoria, province de la Colombie-Britannique.....	1	
Orléans, province de la Nouvelle-Ecosse.....	1	1
Digby, do do.....		2
Halifax, cité d', do do.....	1	
Northumberland, province du Nouveau-Brunswick.....		6
Queen, province de l'Isle du Prince-Edouard.....		1
Total.....	73	232
Québec, cité de, certificat de cavalerie.....	1	
Kamouraska, do d'infanterie.....	1	
Portneuf, do do.....	2	
Grand total.....	77	232

## ANNEXE No. 7.

## CERTIFICATS DE L'ECOLE MILITAIRE.

## PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

LISTE des officiers de la milice active et des aspirants à des commissions, qui ont obtenu des certificats aux écoles d'instruction militaire, durant l'année 1876.

Grade et nom.	Certificats de première classe et date.	Certificats de seconde classe et date.	Divisions régimentaires.
	1876.	1876.	
Alexander, John, sergent 71e bataillon.....		8 février.....	Sunbury.
Alexander, William E.....		2 mars.....	do
Alexander, Thomas.....		4 do.....	do
Armstrong, John B.....		2 do.....	Charlotte.
Atkinson, Wm F., enseigne, 67e bataillon.....		15 do.....	Carleton.
Atkinson, W. W., sergent do.....		15 do.....	do
Baird, Charles W., 74e bataillon.....		15 avril.....	King.
Barrett, Edward C., 67e bataillon.....		7 do.....	Carleton.
Biggar, George.....		18 mars.....	Northumberland
Blain, Alexander, 62e bataillon.....		26 avril.....	St. Jean.
Boyce, Calvin, 71e bataillon.....		15 mars.....	York.
Brown, James, sergent-major, artillerie de place, Nouveau-Brunswick.....		27 avril.....	St Jean.
Buchanan, James, sergent, 62e bataillon.....		26 do.....	do
Burpee, George F., 67e bataillon.....		18 mars.....	Carleton.
Burpee, Charles, capitaine, 67e bataillon.....		30 do.....	do
Burton, William R, do.....		7 avril.....	do
Caldwell, John.....		7 do.....	Comté de Queen.
Cameron, Allan, sergent, 73e bataillon.....		2 février.....	Northumberland
Cameron, Hugh, capitaine, do.....		18 mars.....	do
Carmichael, David L., sergent, génie, Nouv.-Brunswick.....		18 mai.....	St. Jean.
Christy, Elbridge, 71e bataillon.....		5 avril.....	York.
Connelly, David, sergent, 62e bataillon.....		18 mai.....	St. Jean.
Coster, George, do.....		27 avril.....	do
Courtenay, John T., do.....		26 do.....	do
Culins, Jeremiah H., 71e bataillon.....		8 février.....	York.
Currie, Horace T. do.....		15 mars.....	do
Daniels, F. W., 62e bataillon.....		17 mai.....	St. Jean.
Davis, Richard.....		17 février.....	York.
Dollard, John, 62e bataillon.....		17 mai.....	St. Jean.
Edwards, Matthew B., 62e bataillon.....		26 avril.....	St. Jean.
Estey, J. Hats, 71e bataillon.....		15 mars.....	York.
Fitzrandolph, Allan H., 71e bataillon.....		17 mai.....	York.
Garden, Julius F., 67e bataillon.....		15 avril.....	Carleton.
Grimmer, W. E. Hazen.....		23 mars.....	Charlotte.

## PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

LISTE des aspirants à des commissions, etc.—*Fin.*

Grade et nom.	Certificats de première classe et date.	Certificats de seconde classe et date.	Division régimentaire.
	1876.	1876.	
Haley John.....		15 avril.....	King.
Hartt, J., Twining, ingénieur du Nouveau-Brunswick.....		27 do.....	St. Jean.
Howland, Benjamin.....		8 février.....	York.
Hoyt, Silas F., 67e bataillon.....		8 do.....	Carleton.
Kickham, Thomas, 62e bataillon.....		26 avril.....	St. Jean.
Libby, Charles F.....		17 février.....	York.
Lindsay, William, sergent, 62e bataillon.....		18 mai.....	St. Jean.
Long, Charles A., 67e bataillon.....		15 avril.....	Carleton.
Magee, William C., enseigne, 62e bataillon.....		26 avril.....	St. Jean.
Milledge, James W. do.....		2 février.....	do
Mitchell, William A., 71e bataillon.....		30 mars.....	York.
Mitchell, William do.....		30 do.....	do
McDonald, Norman.....		17 février.....	do
McKenzie, John T.....		2 mars.....	Comté de King-
McKenzie, Lewis J.....		2 do.....	Charlotte.
McKinlay, John.....		17 février.....	York.
O'Brien, Dennis, 71e bataillon.....		30 mars.....	do
Peel, William B., 62e bataillon.....		17 mai.....	St. Jean.
Peppers, Robert.....		17 février.....	York.
Phillips, Matthew L., 67e bataillon.....		15 avril.....	Carleton.
Rand, Stephen, 62e bataillon.....		27 avril.....	St. Jean.
Risteen, Frank N., 71e bataillon.....		5 do.....	York.
Rosborough, William.....		2 mars.....	do
Scovil, William G., sergent, 8e régiment, cavalerie.....		30 mars.....	King.
Scovil, John, 71e bataillon.....		5 avril.....	York.
Sharp, Moses do.....		2 février.....	do
Smith, William D. do.....		5 avril.....	Sunbury.
Stephens, John do.....		17 mai.....	York.
Thompson, George F., génie, Nouveau-Brunswick.....		28 avril.....	St. Jean.]
Watson, James, jun., Mr., sergent 67e bataillon.....		7 avril.....	Carleton.
Wilkinson, Charles G. S.....		17 mai.....	York.
Wood, Lambert, Sergeant, 71e bataillon.....		15 mars.....	do
Wood, John do.....		4 do.....	do

## RÉCAPITULATION.

Certificats de première classe.....	0
do seconde do.....	67
Total.....	67

RÉSUMÉ.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

DIVISIONS RÉGIMENTAIRES.	MILICE ACTIVE.		Nombre de cadets fréquentant les écoles militaires le 1 <sup>er</sup> janvier 1877.
	Officiers et sous-officiers de la milice active et aspirants à des commissions, qui ont obtenu des certificats aux écoles militaires depuis leur fondation.		
	Certificats de première classe.	Certificats de seconde classe.	
Albert .....		3	
Carleton .....	2	54	
Charlotte .....		11	
Gloucester .....		3	
Kent .....		5	
King .....		42	
Northumberland .....		6	
Queen .....		9	
Restigouche .....		2	
St. Jean (première, seconde et troisième) .....	9	138	
Sunbury .....		14	
Victoria .....		3	
Westmoreland .....		13	
York .....	4	184	
Grand total .....	15	487	

## PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

LISTE des officiers et sous-officiers de la milice active et des aspirants à des commissions, qui ont obtenu des certificats aux écoles militaires durant l'année 1876.

GRADE ET NOM.	Certificats de 1re classe et date.	Certificats de seconde classe et date.	Division régimentaire.
	1876.	1876.	
Archibald, George H., soldat, 63e bataillon.....		4 mai.....	Cité d'Halifax.
Billman, James, soldat, 66e bataillon.....		23 mai.....	do
Billman, Thomas, 66e bataillon.....		10 avril.....	do
Bishop, W., enseigne, 63e bataillon.....		21 mars.....	do
Black, G. Howard, caporal, bataill. provisoire, Cumberland		10 avril.....	Cumberland.
Bowes, Wm., canonnier, 1re brigade d'artill. de place, Halifax		12 mai.....	Cité d'Halifax.
Cameron, Charles S.....		23 mai.....	Victoria.
Carter, G. C., sergent, bataillon provisoire de Cumberland		10 avril.....	Cumberland.
Carter, Job, sergent, 66e bataillon.....		23 mai.....	Comté d'Halifax.
Cassidy, P. J., soldat, 63e bataillon.....		12 do.....	Cité d'Halifax.
Charlton, J. H., sergent-major, 69e bataillon.....	2 mai.....	21 mars.....	Annapolis.
Clay, H. P., lieutenant, 2e brigade d'artillerie de place d'Halifax		10 avril.....	Cité d'Halifax.
Connors, James, sergent, 63e bataillon.....		2 mai.....	do
Corbin, W. E., major, S. B., 1re brigade d'art. de place d'Halifax	23 mai.....	10 avril.....	do
Cornwall, Charles B., sergent, 69e bataillon.....	2 do.....	21 mars.....	Annapolis.
Crisp, Fred, canonnier, 1re brigade d'art. de place d'Halifax		12 mai.....	Cité d'Halifax.
Dewar, H. G., soldat, 63e bataillon.....		23 mai.....	do
De Wolfe, C. E., caporal, 63e bataillon.....		10 avril.....	do
Egan, J. T., enseigne, 63e bataillon.....	23 mai.....	21 mars.....	Cité d'Halifax.
Elliot, L. W., enseigne, 69e bataillon.....		29 mai.....	Annapolis.
Fortune, James, soldat, 63e bataillon.....		10 avril.....	Cité d'Halifax.
Fraser, Donald, sergent, 66e bataillon.....		21 mars.....	do
Givens, John, canonnier, 1re brigade d'art. de place d'Halifax		12 mai.....	do
Gough, Richard, sergent, 63e bataillon.....		4 do.....	do
Graham, John, canonnier, 2e brigade d'art. de place d'Halifax		2 do.....	do
Graham, George, soldat, 66e bataillon.....		23 do.....	do
Harrison, O. L., trompette, bataillon provis. de Cumberland		10 avril.....	Cumberland.
Healey, Philip G., soldats, 63e bataillon.....		31 mai.....	Cité d'Halifax.
Hickey, John P., soldat, 63e bataillon.....		2 do.....	do
Hills, John E., canonnier, 1re brigade d'art. de place d'Halifax		4 do.....	do
Holder, Henry A., canonnier, 1re brig. d'art. de place d'Halifax		12 do.....	do
Horneman, Frederick, soldat, 66e bataillon.....		31 do.....	do
Howard, John, enseigne, 66e bataillon.....		10 avril.....	do
Kaizer, A. F., soldat, 63e bataillon.....		31 mai.....	do
Lambert, Thomas, soldat, 66e bataillon.....		10 avril.....	do
Locke, Reuben, S. M. B., 2e brigade d'art. de place d'Halifax		12 mai.....	do
Lockhart, Archibald, soldat, 63e bataillon.....	23 mai.....	21 mars.....	do
Lomas, John, S. M. B., 1re brigade d'artill. de place d'Halifax		21 do.....	do



## PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

LISTE des aspirants à des commissions, etc.—*Suite.*

GRADE ET NOM.	Certificats de première classe et date.	Certificats de seconde classe et date.	Division régimentaire.
	1876.	1876.	
Macintosh, George H., soldat, 63e bataillon.....	23 mai.....	23 mai.....	do
Mahoney, John, canonnier, 1re brig. d'art. de place d'Halifax.....	4 do.....	4 do.....	do
Menger, John, soldat, 63e bataillon.....	23 do.....	23 do.....	do
McKinnon, Alexander, soldat, bataillon provis. de Victoria.....	23 do.....	23 do.....	Cap-Breton.
McNeil, E. F., sergent-major, 63e bataillon.....	23 mai.....	23 mai.....	Compé de King.
McPhaile, Hugh, sergent, 63e bataillon.....	31 mai.....	31 mai.....	Cité d'Halifax.
Palmer, Ed., canonnier, 1re brigade d'art. de place d'Halifax.....	4 mai.....	4 mai.....	do
Payne, William, soldat, 63e bataillon.....	31 do.....	31 do.....	do
Ridgeway, Lewis, canonnier, batterie de campag. d'Halifax.....	4 mai.....	4 mai.....	do
Sanford, Harding B., soldat, 63e bataillon.....	23 mai.....	23 mai.....	do
Silverthorne, David, canonn., 1re brig. d'art. de place d'Halifax.....	23 do.....	23 do.....	do
Vaughan, James F., caporal, 63e bataillon.....	2 mai.....	2 mai.....	do

## RÉCAPITULATION.

Certificats de première classe.....	6
do de seconde classe.....	49
Total.....	55

## RÉSUMÉ.

## PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

DIVISIONS RÉGIMENTAIRES.	MILICE ACTIVE.		Nombre de cadets qui fréquentaient les écoles militaires le 1er janvier 1876.
	Officiers, sous-officiers et aspirants à des commissions dans la milice active, qui ont obtenu des certificats aux écoles militaires depuis leur fondation.		
	Certificats de première classe.	Certificats de seconde classe.	
Annapolis .....	4	43	
Antigonish .....			
Cap-Breton .....	1	5	
Colchester .....		10	
Cumberland .....	1	12	
Digby .....		3	
Guysboro' .....		6	
Halifax, cité d' .....	27	231	
Halifax, comté d' .....	1	32	
Hants .....		2	
Inverness .....		4	
Kings .....	1	8	
Lunenburg .....	2	10	
Pictou .....		23	
Queens .....			
Richmond .....		2	
Shelburne .....			
Victoria .....		14	
Yarmouth .....			
Ottawa, cité d', Ontario .....	1		
Grand total .....	38	405	

## ANNEXE No. 8.

## CERTIFICATS DES BUREAUX D'EXAMINATEURS.

LISTE des officiers de la milice active et des aspirants à des commissions, qui ont obtenu des certificats des bureaux d'examineurs durant l'année 1876.

Grade et nom.	Certificats de première classe et date.	Certificats de deuxième classe et date.
PROVINCE D'ONTARIO.		
	1876.	1876.
Armstrong, Adam, enseigne, 26e bataillon .....		2 mars.
Bethune, Norman, capitaine, 2e bataillon, Queen's Own .....		7 avril.
Bryant, John C., lieutenant, 34e bataillon .....		7 avril.
Buchan, Lawrence, capitaine, 2e bataillon, Queen's Own .....	7 avril.	
Cleverdon, Thomas, sergent, 34e bataillon .....		7 avril.
Cockburn, John, lieutenant, 38e bataillon .....		7 avril.
Cook, Christopher, lieutenant, 35e bataillon .....		7 avril.
Dixon, John R., capitaine, 7e bataillon .....	20 mai.	
Dunn, H. C., sergent, 34e bataillon .....		16 mai.
Elliot, William R., enseigne, 7e bataillon .....		20 mai.
Evans, George T., enseigne, 36e bataillon .....		7 avril.
Griffin, Henry Wilmot, enseig., gardes à pied du Gouverneur-Général .....		26 mai.
Hartley, Gilbert, caporal, 13e bataillon .....		7 avril.
Hunt, Charles B., enseigne, 7e bataillon .....		20 mai.
Johanson, George S., enseigne, 26e bataillon .....		2 mars.
Mahon, James A., lieutenant, 7e bataillon .....		20 mai.
Mead, Joseph H., enseigne, 10e bataillon, Royaux .....	7 avril.	
Mercer, Richard, sergent, 34e bataillon .....		7 avril.
Musson, William, capitaine, 37e bataillon .....		7 avril.
McGill, S. G., lieutenant, 34e bataillon .....		7 avril.
MacMillan, John, capitaine, 25e bataillon .....	12 avril.	
Nelles, R. L., capitaine, 37e bataillon .....		7 avril.
O'Brien, Thomas, capitaine, 7e bataillon .....	20 mai.	
Patterson, Norman F., capitaine, 34e bataillon .....	7 avril.	
Pattullo, George R., capitaine, 38e bataillon .....	8 mai.	
Phipps, William Arthur, lieutenant, 10e bataillon .....	7 avril.	
Rankin, William R., enseigne, 35e bataillon .....		7 avril.
Rolph, Thomas Taylor, capitaine, 10e bataillon .....	7 avril.	
Smith, John J., capitaine, 34e bataillon .....	7 avril.	
Stuart, John J., sergent .....		16 mai.
Toller, Frederick, enseigne, gardes à pied du Gouverneur-Général .....		26 mai.
Wastie, Thomas, enseigne, 7e bataillon .....		20 mai.

LISTE des officiers de la milice active, etc.—*Suite*

Grade et nom.	Certificats et date de 1ère classe.	Certificats de seconde classe et date.
PROVINCE DE QUÉBEC.		
	1876.	1876,
Allen, John, enseigne, 52e bataillon.....		11 avril.
Anderson, Alexander, enseigne, 3e bataillon.....		15 mai.
Crawford, J. D., lieutenant-col., commandant, 5e bataillon.....	20 mai.....	
Doherty, Henry J., major, commandant, bataillon provisoire de St. Hyacinthe.....	13 mai.....	
Geddes, Charles G., capitaine, 5e bataillon.....		15 mai.
Grant, John G., lieutenant, do .....		15 do
Grindrod, Adam L., enseigne, 53e bataillon.....		25 octobre.
Hunt, Arthur F., enseigne, 8e bataillon.....		20 mai.
Hutchins, J. R., enseigne, 5e bataillon.....		15 do
Jackson, F., Arthur, enseigne, 3e bataillon.....		15 do
Lindsay, Robert, lieutenant, 5e bataillon.....		15 do
MacDougall, Campbell, capitaine, do .....		19 do
Mackinnon, James, enseigne, do .....		15 do
Morgan, James, capitaine, 8e bataillon.....		
McLaren, W. D., enseigne, 6e bataillon.....		15 do
McLennan, James A., enseigne, 5e bataillon .....		15 do
Sixby, Horatio N., capitaine, 60e bataillon.....		1er septembre....
Stewart, Samuel D., enseigne, 6e bataillon.....		15 do
Thomson, William, capitaine, 55e bataillon.....		1er mars.....
Whyte, A., lieutenant, 5e bataillon.....		15 do
PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.		
McLean, Hugh Havelock, capitaine, 62e bataillon.....	4 août.....	
Thomas, Albin, enseigne, do .....		6 août
CERTIFICATS DE CAVALERIE.		
Les certificats de cavalerie suivants ont été obtenus du bureau des examinateurs de la province de Québec, en 1872 :		1872
Blackburn, John F .....		30 mars.
Bolduc, Alfred .....		30 do
Flanagan, William.....		30 do
Fraser, August.....		30 do
Kent, William.....		30 do
Lawlor, Michael.....		30 do
Letellier, Joseph.....		30 do
Tierney, Michael.....		30 do

## ANNEXE No. 9.

## RAPPORT DU DIRECTEUR DES ARSENAUX.

*Département de la milice et de la défense. Division des arsenaux.*

OTTAWA, 1er janvier 1877.

**MONSIEUR,**—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant au sujet des arsenaux et des propriétés militaires confiés à mes soins.

*Uniformes.*

Les uniformes ont été confectionnés cette année, comme les années précédentes, avec du drap de fabrication indigène. Comme la milice n'a pas été appelée en général à faire son exercice annuel sous les tentes, à l'exemple des années précédentes, la distribution des uniformes a été bien moins considérable que les années passées, lorsque l'on formait un grand nombre de camps. Il y a en conséquence dans les magasins un plus grand nombre d'uniformes que l'an dernier.

*Munitions de guerre.*

Les munitions de guerre distribuées, l'an dernier, pour les exercices au tir, ont été de 320,973 cartouches à balles Snider et de 345,184 cartouches à poudre.

On a vendu aux différentes associations de carabiniers et à des particuliers pour l'exercice au tir 511,302 cartouches à balles Snider, pour lesquelles on a reçu des certificats de dépôt au montant de \$9,004.11. Sont incluses dans ce montant les sommes reçues pour ventes de poudre à canon au département des postes et autres départements, pour le service du canon du midi, à Ottawa et à Québec.

On a distribué aux batteries de campagne et aux différents corps d'artillerie de place pour l'exercice au tir, 18,421 lbs. et 10,044 étoupilles à frictions, avec la proportion ordinaire de boulets, bombes, fusées, etc.

*Armes.*

Le surplus des carabines Spencer encore en mains, a été vendu au même prix que l'an dernier; le montant produit par cette vente est de \$2,700.

Douze canons de 9 se chargeant par la gueule avec leurs affûts au complet, et dix autres affûts additionnels pour les canons non montés restant en magasin, ont été reçus et distribués.

Nous avons maintenant douze batteries armées de ces canons, nouveau modèle, ainsi que les batteries A et B.

En septembre dernier, on a expédié par la route Dawson, à Winnipeg, deux canons avec leurs affûts, en sus des deux autres déjà expédiés à Manitoba. Ce qui fait une batterie complète de canons de ce modèle pour le service de ce district. Nous avons actuellement soixante canons de ce modèle pour le service.

Les quatre canons rayés de montagne de 7, de Winnipeg, ont été vendus avec tous leurs accessoires, comprenant les munitions, les boulets, les bombes, etc., et distribués au corps de police du Nord-Ouest pour son usage. Le montant qui doit être remboursé à ce département, pour la vente de ces canons, est de \$4,468.40.

*Commissions d'inspection.*

En conformité des ordres généraux à ce sujet, des commissions d'inspection ont tenu des assemblées dans les différents districts. Tous les approvisionnements, vieux ou hors d'usage, condamnés par ces commissions, ont été ensuite vendus aux enchères. Le montant réalisé par cette vente a été de \$1,406.10.

Le total des recettes de la division des munitions pour ventes et loyers est de \$20,522.41. L'état ci-dessous donnera le détail des items sur lesquels on a perçu cette somme.

QUITTANCES DE DÉPÔTS du 1er janvier au 31 décembre 1876.

Munitions.		Uniformes.		Loyer.	Armes et fourniments.	Divers.	Total.
Coups.	Montant.	Officiers.	Soldats.				
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
511,302	9,004 11	7 70	1,272 16	5,615 73	3,100 78	1,521 93	20,522 41

*Locataires et loyers.*

La liste ci-dessous comprend le nombre de locataires du département, les différentes localités, ainsi que le montant de ces loyers. Les arrérages pour loyers étaient à la fin de l'année de \$164.50.

Localités.	Locataires	Loyers.
		\$ cts.
Chatham, Ont.....	1	5 00
Niagara.....	5	86 00
Toronto.....	3	240 00
Kingston.....	25	592 51
Ottawa.....	1	1 00
Montréal, etc.....	4	251 75
Ile aux Noix.....	2	54 00
Québec, etc.....	20	3,130 71
Pointe-Lévis.....	33	1,154 25
Nouveau-Brunswick.....	14	133 49
Nouvelle-Ecosse.....	5	169 71
Ile du Prince-Edouard.....	1	1 00
Total.....	114	\$5,819 42

THOS. WILY, lieutenant-colonel,  
 Directeur des arsenaux et gardien des propriétés de la milice.

A l'honorable  
 Ministre de la milice et de la défense,  
 Ottawa.

## ANNEXE No. 10.

## CAMPEMENTS.

*(Memorandum.)*

Les extraits suivants des règlements et instructions de campement pour les troupes de Sa Majesté ont été publiés pour l'information de la milice. Il doit être bien entendu que cette publication ne change rien aux règlements et ordres pour la milice active de 1870.

Par ordre,

WALKER POWELL, colonel,  
Adjutant-général de la milice,  
Canada.

QUARTIER-GÉNÉRAL, OTTAWA,  
1er janvier, 1877.

BUREAU DU QUARTIER-MAÎTRE GÉNÉRAL,  
GARDES A CHEVAL, BUREAU DE LA GUERRE,  
1er mai, 1875.

Le feld-maréchal, commandant en chef, a décidé de faire préparer une nouvelle édition des instructions pour le campement des troupes de Sa Majesté, et en faire faire la distribution pour l'information et la conduite de l'armée. Bien que le campement d'une armée doive se régler, et pour la forme et pour la position, d'après la conformation du terrain, la proximité de l'eau et du bois, et, durant la guerre, d'après beaucoup de considérations qui mettent toutes règles à néant, il est cependant nécessaire que certaines règles pour la formation des campements soient établies par l'autorité, qu'on puisse modifier, suivant l'occasion, pour la plus grande utilité des troupes, et pour rendre leur action plus efficace.

Par ordre de Son Altesse Royale, le  
Feld-maréchal, commandant en chef,  
C. H. ELLICE, Q. M. G.

## RÈGLEMENTS ET INSTRUCTIONS POUR LES CAMPEMENTS.

## PRINCIPES GÉNÉRAUX.

1. *Camps.*—Un camp peut être composé de baraques, de tentes, ou de simples bivouacs, faits de broussailles, de paille, de branches d'arbre, ou de tout autre chose qui tombe sous la main du soldat.

Les campements de baraques sont principalement en usage quand une armée se tient sur la défensive, pendant un long espace de temps ou durant un siège; on construit rarement des baraques durant une campagne. Quels que soient les matériaux dont se compose un camp, il est évident que sa formation doit dépendre en grande partie de causes stratégiques ou de tactique.

2. *Choix d'un emplacement.*—L'emplacement d'un camp permanent est principalement choisi d'après les avantages stratégiques qu'il possède. Celui d'un camp volant d'après l'avantage que le terrain offre à la tactique.

Le principe admis autrefois qu'une armée campée devait occuper le même front que lorsqu'elle est en ligne de bataille, n'est plus approuvé de notre temps. Ce principe suppose que l'ennemi arrive d'un certain point particulier, et qu'il faut être prêt à lui faire face; mais comme l'armée ainsi campée se trouve moins prête en tous

autres cas, ce mode de campement ne peut être nécessaire que, lorsque pour des raisons d'hygiène, il importe d'espacer les tentes autant que possible. Le campement d'une armée en campagne n'est rien de plus que le choix d'un campement propre à la placer promptement dans une position avantageuse pour la bataille. Ceci n'implique pas la nécessité de camper sur l'emplacement même. Au contraire, il est préférable de camper, à couvert, en arrière de la position, mais si près qu'on puisse l'occuper immédiatement. Il est de la plus grande importance que la position ainsi choisie ne puisse être ni commandée, ni tournée. Une si heureuse combinaison d'avantages ne peut pas toujours se rencontrer. En face de l'ennemi, les raisons de stratégie et de tactique doivent prévaloir; mais dans le choix entre deux positions où ces raisons seraient à peu près également partagées, il faut se rappeler que le bien-être des troupes relativement au terrain sur lesquels elles auront à reposer, pourvu qu'il renferme des conditions sanitaires suffisantes, doit venir en second lieu; si les soldats doivent reposer sur un terrain raboteux, escarpé, humide ou rocheux, leur repos, et conséquemment leur santé en souffrira.

Les circonstances peuvent quelquefois forcer une armée à camper dans un endroit commandé par une élévation voisine; en ce cas, cette élévation doit être occupée par un détachement de troupes ou, suivant les circonstances, fortifié de manière à être défendue avec succès par un petit nombre de soldats.

Les autres choses à considérer, sont la facilité qu'offre la position pour se procurer l'eau, le bois, les fourrages et la paille. Le degré d'importance de ces choses est indiqué par l'ordre dans lequel elles sont énumérées. Quelquefois on ne peut se les procurer sur l'emplacement choisi comme bonne position défensive; dans ce cas, il faut les y transporter avec de grandes dépenses de travail, ou bien l'on doit choisir une position défensive inférieure, mais possédant ces avantages. Le manque d'eau avait forcé le duc de Wellington avant la bataille de Vimiera, à établir son camp d'après un plan qu'il dût changer presque immédiatement avant l'attaque des Français.

L'emplacement d'un camp doit être généralement sablonneux ou *graveleux* et sec; la glaise est généralement humide. Le flanc ou le sommet d'une colline doit généralement être préféré au terrain qui se trouve immédiatement à sa base. Des terrains humides entourés de marais, doivent être évités autant que possible. Si des troupes sont obligées de camper dans un tel lieu plus d'une nuit, on creuse des tranchées pour permettre à l'eau de s'écouler. La mousse est généralement un indice de la présence de marais.

Pour se procurer du bois on doit généralement couper les arbres qui sont plus convenables au but proposé. Il n'est cependant pas prudent de camper dans un bois, ou une forêt d'une certaine étendue, si l'on peut l'éviter, car l'accumulation des feuilles sous les arbres est quelquefois tellement considérable qu'elle peut produire des cas de fièvre. Une division de l'armée française qui avait campé dans une forêt, la veille de la bataille de Raab, a été presque entièrement décimée par la fièvre. On doit éviter les terres nouvellement labourées. Il est toujours bon d'établir un campement sur du gazon. Les broussailles sont mauvaises, si ce n'est sur un terrain sablonneux ou graveleux. Il est peut-être préférable de ne pas leur toucher, si le campement n'est que pour une nuit ou deux; mais dans le cas d'un campement de plusieurs jours, on doit les couper.

On doit éviter avec soin les ravins et les cours d'eau. Une pluie subite convertira souvent, dans une contrée montagneuse, un ravin à sec en un cours d'eau considérable.

(D'après les règlements médicaux, le terrain de campement doit être examiné par l'officier de santé.)

Il est ainsi évident que l'emplacement du campement doit être considéré sous un double point de vue, à savoir: le point de vue militaire et le point de vue sanitaire. Ceci s'applique à toute espèce de campement, soit du campement d'une division, d'un piquet, ou d'une garde avancée. Les mouvements ou la position de l'ennemi, doivent indiquer si les raisons militaires ou sanitaires doivent l'emporter dans le choix de l'emplacement.



Dans un campement pour une nuit, ou bien quand l'ennemi est tout près, les raisons militaires doivent prévaloir; mais dans le cas où le camp doit rester en position pendant quelques jours, ou bien quand l'ennemi n'est pas rapproché, les raisons sanitaires doivent avoir du poids dans le choix de la position.

Dans toutes les circonstances la forme du camp doit se prêter à celle du terrain, et les différentes armes doivent occuper la partie la plus en rapport avec leur genre de service.

Ainsi, l'infanterie peut, si c'est nécessaire, camper sur un terrain qui a une pente considérable; les corps à cheval, au contraire, doivent camper sur un terrain où les chevaux se trouveront autant que possible sur une surface horizontale. On doit éviter les endroits humides autant que possible. Quelques fois on peut obtenir ce résultat en modifiant un peu la ligne de campement, en plaçant les bataillons en échelons, les bataillons par demi-bataillons, ou en adoptant tout autre système que peut suggérer un peu de perspicacité.

3. *Forme du campement.* Voici les principes sur lesquels on s'est appuyé pour établir les formes de campement, décrites dans les pages suivantes. Ces principes s'appliquent sans exception à toutes les troupes établissant leur camp.

1o. On doit faire des passages, pour permettre la libre circulation dans le camp.

2o. Les tentes, bivouacs, ou baraques doivent être disposés de manière à procurer la plus grande somme d'ordre, de propreté, de ventilation et de salubrité.

3o. Le camp doit être aussi resserré que possible, eu égard toujours aux conditions ci-dessus.

Avec des corps nombreux de troupes, on doit éviter de construire un camp occupant une trop grande superficie, et présentant un front trop étendu, car un tel campement n'est pas seulement tactiquement désavantageux, mais augmente sans nécessité le travail et les corvées, retarde la livraison des approvisionnements, et nuit à la transmission rapide des ordres. Quand on peut se servir du télégraphe militaire, les camps, séparés par une distance d'un demi mille ou plus, devraient être reliés ensemble par un fil conducteur. Ceci prend moins de temps et de service d'ordonnance.

4. *Précautions à prendre.* Quand des troupes demeurent plus de trois jours au camp, les tentes doivent être levées tous les deux jours. On doit transporter au dehors du terrain occupé par la tente, les armes, la paille, les couvertures, puis le terrain doit être nettoyé avec un balai, ou au moyen de branches d'arbres, et laissé exposé au soleil et au vent. On doit exposer les couvertures, les habillements à l'air, et les tentes doivent être dressées sans précautions dans les intervalles du camp avec leurs cordes relâchées de manière à être aérées: on ne doit jamais dresser les tentes dans les espaces réservés. Les hommes durant la nuit urinent invariablement autour de leurs tentes, et souillent par conséquent le sol.

Si les troupes demeurent plus d'une nuit dans un campement, le premier service à faire, le matin, est de rouler les côtés des tentes; dans les temps pluvieux les côtés à l'abri peuvent être roulés.

Règle générale, la porte de la tente doit être tournée vers la tête de la colonne; mais ceci ne doit pas l'empêcher d'être mise à l'abri des vents lorsqu'il devient nécessaire de le faire.

On doit creuser des tranchées autour des tentes, puis les faire communiquer par des fossés de manière à ne pas permettre à l'eau d'y séjourner, mais qu'elle puisse s'écouler librement. Le premier jour de pluie après que le camp est établi, les officiers commandant les compagnies doivent examiner personnellement le terrain sur lequel leurs compagnies sont campées, et faire creuser des fossés nécessaires.

Une demi-heure de travail par un temps de pluie, quand on peut reconnaître le cours naturel de l'eau, fera plus pour la salubrité du camp qu'une journée entière de travail par un temps sec.

5. *Position des différents corps.*—Pour établir un camp pour des corps d'armée considérables, il est mieux qu'un plan du terrain, quelque informe que soit ce plan, indiquant la position que doit occuper chaque corps, soit préparé à l'avance. Par ce moyen l'officier chargé de présider à la formation du camp, peut en quelques minutes placer les porte-drapaux, de sorte que lorsque les régiments arrivent ils peuvent se

rendre de suite à la position qui leur a été assignée. La cavalerie et l'artillerie ne doivent jamais être placées en flanc à moins que l'artillerie ne le soit dans un but défensif. Dans ce cas, cette dernière doit être protégée par un fort détachement d'infanterie. La raison de ceci, c'est que les corps à cheval, en cas d'attaque, prennent plus de temps pour se mettre en bataille, et que les chevaux une fois effrayés peuvent produire beaucoup de confusion.

Le génie campe généralement près du quartier-général de la division.

Le fil télégraphique doit partir du quartier-général et se rattacher au point le plus rapproché de la ligne principale, et si le camp est étendu, aux ailes du camp. Aussitôt que les sentinelles et les avant-postes sont installés, on doit convenir de signaux pour pouvoir communiquer avec eux de jour et de nuit.

Le dépôt des provisions ainsi que des munitions doit être placé au centre dans une position d'un accès facile de toutes les parties du camp. L'emplacement du dépôt devrait être choisi de façon à être rapproché d'une bonne route afin de faciliter le transport des approvisionnements. On devrait réserver un espace suffisant près du dépôt pour le service du corps d'armée. Si le camp est étendu, il peut être utile de diviser le dépôt en deux, une partie pour la distribution du pain et de la viande, et l'autre pour les fourrages. On doit ménager autour un espace assez considérable pour recevoir les soldats de corvée, qui viennent chercher leurs rations, et les empêcher d'être à la gêne. Les heures pour la distribution du pain, des viandes et du fourrage, doivent être désignées dans les ordres, et le capitaine de brigade de service doit empêcher l'encombrement et la confusion. Il peut quelquefois être utile de construire des comptoirs bruts pour la distribution des rations ; on peut les faire avec les planches de derrière des charrettes, placées sur des pierres ou des bancs de terre. On doit établir une porte d'entrée et une de sortie afin que ceux qui entrent ou qui sortent ne puissent se nuire les uns aux autres.

6. *Équipement du camp.* Lorsque les troupes sont appelées sous les armes pour le service actif ou simplement pour former un camp dans le pays, on leur distribue les articles divers, désignés sous le nom d'effets de campement. Tous ces articles sont fournis par le département des magasins de l'artillerie, sur réquisition. Ces réquisitions doivent être examinées et approuvées par l'officier du magasin d'artillerie de la division, avant que la distribution ait lieu, et doit indiquer le nombre de troupes pour lesquelles la distribution doit se faire. A l'heure fixée, un officier, accompagné d'un certain nombre de soldats de corvée se rend aux magasins militaires et prend chaque article qui doit être transporté par le véhicule désigné dans ce but. Ce service doit être fait avec soin. Si des articles brisés ou endommagés sont pris par l'officier remplissant cette fonction, non-seulement le régiment peut avoir à payer l'article endommagé ; mais il peut en résulter des inconvénients graves, car plusieurs de ces articles ne peuvent être remplacés ; il est par conséquent de la plus grande importance que l'officier choisi soit parfaitement au courant de l'usage de ces divers articles. Lorsque la distribution est complète, l'officier donne un reçu et reçoit un certificat de livraison de la part du garde-magasin.

Quand l'officier ainsi nommé reçoit les articles, il doit faire attention de ne pas les emballer tels qu'il les reçoit : il doit les emballer par compagnie, marquant à l'extérieur de chaque voiture le No. de la compagnie à laquelle ils appartiennent ; les articles pour le service en général doivent être emballés d'une manière différente. L'équipement doit être livré aux officiers commandant les compagnies par le quartier-maître, qui retient les articles de service général. En plaçant les paquets dans les voitures, on doit placer les derniers, les objets dont on aura besoin les premiers. Ainsi les couvertures peuvent être placées les premières car elles peuvent très-bien être laissées dans la voiture jusqu'à ce que la tente soit dressée, si c'est un jour de pluie.

Les outils de pionniers étant les premiers dont on se sert, doivent être placés les derniers.

En chargeant les voitures de transport un homme doit y prendre place, puis enlever la couverture ; mais, jamais la voiture ne devra se mettre en marche sans que la couverture ne soit bien posée.

Quand on charge la voiture le conducteur doit descendre et se tenir à la tête de ses chevaux. Les voitures numérotées d'après les compagnies, doivent défiler dans l'ordre des compagnies à la parade. Les soldats préposés à la garde du bagage de chaque régiment, doivent marcher ensemble derrière la dernière voiture du régiment, tandis que la première voiture est précédée d'un caporal et de deux hommes, avec aussi peu de monde possible le long de la ligne de marche.

7. *Choix des vagemestres et leur service.*—Lorsqu'une ou plusieurs divisions d'une armée sont en marche, on nomme généralement un vagemestre en chef de division : c'est un officier supérieur ;

Un vagemestre de brigade pour chaque brigade de cavalerie ou d'infanterie. C'est un capitaine.

Le vagemestre de division recevra ses ordres de l'A. Q. M. G. de la division et lui sera subordonné ; il recevra de lui les instructions sur la direction ou les directions que les bagages de la division ou des différentes brigades auront à prendre, sur l'ordre qu'ils auront à suivre et l'heure de la marche. Le vagemestre de division sera responsable de la régularité de la marche et de la sûreté des bagages. Il commandera la garde des bagages.

Le vagemestre de division donnera ses instructions aux vagemestres de brigades, s'entendant avec eux sur les endroits où les bagages de leurs brigades respectives entreront dans leur colonne de route, et sur l'ordre qu'ils doivent suivre. Ces instructions doivent se donner par écrit, aussi bien que de bouche sur le terrain.

Les vagemestres de brigade doivent aussi prendre des arrangements avec les officiers commandants des régiments quant au temps auquel les voitures seront prêtes, et où on doit les charger. Les officiers commandants doivent voir à ce que les voitures soient chargées à temps, et non surchargées. Cet enchaînement de responsabilité, et le zèle personnel de tous les intéressés assureront seuls l'ordre et la régularité dans un service d'un intérêt vital pour le bien-être et le confort des troupes, et pour le succès des opérations.

On doit aussi voir à ce que les voitures des cantines, quand elles appartiennent à des individus en dehors de l'armée, soient attelées de bons chevaux, et que les harnais soient en bon état. Ces voitures doivent être passées en revue, et marcher avec le bagage du régiment. Si l'on ne met pas strictement en force cet avis, les conducteurs de ces voitures prendront les devants pour arriver plus à bonne heure sur le lieu de campement, et nuiront ainsi aux mouvements de l'armée durant sa marche, et, s'il arrive un accident dans un passage étroit, ils empêcheront le passage des bagages de la colonne. Les officiers commandants des corps auront soin de voir à ce que l'on prenne ces précautions.

Dans les marches, les corps généralement prennent à tour de rôle la tête de la colonne, et comme l'ordre de marche du convoi doit être changé tous les jours, on pourrait faciliter les choses si un petit pavillon indiquant le front de la colonne et le No. du régiment était attaché à chaque voiture. Un peu de soin pour faire observer cet ordre de marche du convoi, empêchera beaucoup de confusion, lorsque le camp sera établi, et fera que les hommes attendront moins longtemps la venue de leur tentes—chose d'une grande importance, car les soldats sont exposés à être engourdis par la fatigue lorsqu'ils s'arrêtent quelque temps après une marche forcée, et il est important de dresser le camp avant cela.

#### ÉTABLISSEMENT DU CAMP.

8. *Différentes méthodes à adopter dans le campement des troupes.*—Les camps se formeront toujours dans l'un ou l'autres des ordres suivants :—

##### *Infanterie et cavalerie.*

No. 1, ou à rangs ouverts.

No. 2, ou à demi-rangs.

No. 3, ou à rangs serrés.

##### *Artillerie :*

No. 1, ou à rangs ouverts.

No. 2, ou à demi-rangs.

*Génie :*

No. 2, ou à demi-rangs.

No. 3, ou à rangs serrés.

*Corps d'armée de service :*

No. 2, ou à demi-rangs,

No. 3, ou à rangs serrés.

On choisit généralement pour l'infanterie, la cavalerie, le génie, le No. 2 ou à demi-rangs, et le No. 1 pour l'artillerie.

Le No. 3, ou à rangs serrés, représente l'espace le plus restreint sur lequel les différents corps puissent camper.

Lorsque l'espace ne permet pas aux troupes ou compagnies de camper de front, même en rangs serrés, les régiments peuvent camper par escadrons ou doubles compagnies, si la profondeur du terrain le permet; mais ceci n'est pas un mode recommandable, car plusieurs officiers se trouvent trop éloignés de leurs compagnies.

Les intervalles suivants seront observés comme règle, mais peuvent être réduits, si l'on croit que c'est nécessaire :—

Entre les bataillons d'infanterie, 30 verges.

Entre les bataillons d'infanterie et les régiments de cavalerie, 30 verges.

Entre les bataillons d'infanterie et les batteries d'artillerie, 34 verges.

Les plans du quartier-général de division n'indiquent que ce qu'il convient de faire en circonstances ordinaires.

On ne fait pas de plan pour le quartier-général de brigade; le nombre restreint de tentes permet de les placer suivant les conformités du terrain, près du centre de la brigade.

Les planches mentionnées plus haut représentent des camps pour bataillons, escadrons, etc., sur le pied de guerre. Pour les régiments sur le pied de paix, l'officier d'état-major, chargé du soin d'établir le camp, fera sur l'étendue du camp une réduction proportionnée.

9. *Jalonnement du camp.*— On doit dépêcher deux soldats pour jalonner l'emplacement du camp, que doivent occuper leurs régiments respectifs.

L'un doit connaître le nombre de soldats qui composent le corps auquel il appartient, et même doit en avoir une liste écrite, ainsi que le nombre de pas que doit mesurer le devant de son camp.

Ces hommes portant des fanions, \* défilent avec la garde avancée, marchant sous sa protection.

En arrivant sur le terrain où le quartier-maître ou un autre officier à cheval de chaque régiment doit être arrivé en même temps qu'eux, l'officier d'état-major (qui, comme nous l'avons dit plus haut, doit avoir une certaine connaissance du terrain et même, en avoir une esquisse) commencera à poser les jalons autour du camp de la manière suivante :

Là où le terrain offre un espace suffisant pour permettre à une brigade de camper en ligne, il placera un jalonneur pour déterminer la ligne de camp; l'autre jalonneur du même bataillon, mesurera l'espace désigné pour le front dans la direction indiquée, marchant sur un point fixe, s'arrêtera, fera volte-face, l'officier d'état major redressant son alignement. Le jalonneur du côté intérieur du bataillon suivant mesurera la distance quelconque indiquée par l'officier d'état-major, fera volte-face, puis se mettra en ligne. Celui du côté externe, mesurera la distance accordée pour le front du camp de son bataillon, fera volte-face, se mettra en ligne, et ainsi de suite.

Quand les jalonneurs sont en ligne, ils plantent fermement leurs drapeaux en terre entre leurs pieds.

Tous les espaces doivent se mesurer d'un mât de tente à un autre. Quand on se sert de fanions, les mâts des tentes de côté de la première ligne doivent remplacer exactement les hampes des fanions de la première ligne.

\* En temps de guerre on ne se sert pas de fanions; le terrain doit être seulement mesuré par les hommes, ou par d'autres moyens improvisés sur les lieux.

Les tentes fois une dressées, les fanions, si l'on s'en sert, doivent être placés sur la prolongement de la ligne des mâts de tentes des compagnies de flanc, entre les derniers piquets des premières tentes de ces compagnies, puis être déployés.

Afin de fixer les deux autres points qui marquent l'arrière du terrain que doit occuper le corps, on doit tracer un angle droit. On peut le faire de la manière suivante :—Un homme tenant le 24<sup>ème</sup> pied d'un ruban à mesurer et l'extrémité du ruban dans sa main, se place en ligne avec le fanion servant de base, mais à six pieds de ce fanion ; un second passe le ruban autour de la hampe du fanion, et tenant alors le 14<sup>e</sup> pied en mains, il se trouve alors à angle droit avec la ligne de front du campement (Pl. III.) Si l'on n'a pas à la main un ruban à mesurer, on peut tracer assez correctement un angle droit de la manière suivante :—Placez deux hommes face à face à la base du fanion, donnez l'ordre : *demi-tour à droite, marche accélérée, et lorsqu'ils auront fait dix ou douze pas en avant et en arrière de la ligne : halte, demi-tour à droite* ; si ces hommes et les fanions sont en ligne, la direction sera à peu près exacte (Pl. II.) La profondeur du camp est alors mesurée.

10. *Troupes arrivant sur le terrain.*—À l'approche de l'emplacement du camp, un officier supérieur, ou l'adjudant, doit prendre les devants, pour s'enquérir des jalonneurs de son corps (qui doivent se tenir en observation) de la position assignée à son corps ; il doit alors retourner à son corps, puis le conduire au lieu désigné.

*Infanterie.*—En arrivant sur le terrain, chaque bataillon se formera en colonne de compagnies en avant de la ligne de fanions, qui divise l'espace entre les fanions de l'avant de ceux de l'arrière. Quand l'espace manque, la colonne peut se former sur le terrain qu'elle doit occuper, mais il est préférable que l'on fasse autrement.

Aussitôt après l'arrivée du régiment sur le terrain, la garde du camp et l'arrière-garde doivent se former immédiatement, et être placées à leurs postes par le major.

Les musiciens, les tambours, les sapeurs, etc., doivent rejoindre leurs compagnies, qui doivent alors être divisées en escouades composées d'un sous-officier et de 14 hommes pour chaque tente.

Le sergent-major doit occuper la tente en arrière, pour que son capitaine sache toujours où le trouver.

Les armes doivent être mises en faisceaux, et les fourniments ôtés et placés en sur le terrain ou pendus aux faisceaux d'armes.

Un sous-officier et six soldats, dont deux pour les mâts, deux emballeurs et deux hommes pour les piquets, auront ordre de dresser la tente, à l'arrivée des voitures de transport. \*

Les détachements suivants doivent être prévenus et passés en revue par l'adjudant.

Service de la cuisine :—Deux cuisiniers par compagnie et le chef cuisinier.

Service des latrines :—Tous les pionniers qui portent des piques et des bêches, deux par compagnie.

Service de l'eau :—Un sous-officier et deux soldats par compagnie, sous la direction d'un sergent.

Service des rations :—Un sous-officier et deux soldats par compagnie ou plus si la compagnie est nombreuse, sous le commandement du sergent quartier-maître.

Le service du bois :—Deux hommes et plus et un sous-officier par compagnie.

Les autres se placeront près des faisceaux d'armes.

Le chef des cuisiniers choisira le lieu pour la cuisine dans les limites de l'enceinte désignée, par les fanions, et établira la cuisine aussitôt qu'il pourra se procurer les ustensiles nécessaires.

Le caporal des sapeurs commencera les latrines de suite, car il est de la plus grande importance que le terrain ne soit pas souillé. Pour cela il creusera un étroit fossé d'environ 15 pieds de long et 1 pied et 6 pouces de profondeur. Si le campement est seulement pour une nuit, ce fossé est suffisant, si c'est pour plus longtemps on remplit celui-ci et on en creuse un autre plus profond, se servant des branches, des broussailles et des herbes pour lui donner un peu d'ombre. La dis-

\* Dans la cavalerie les tentes peuvent être dressées par trois et même deux hommes quand on ne peut s'en procurer un plus grand nombre. La manière de dresser une tente à deux est décrite à la page 260.

tance à laquelle les latrines doivent se trouver du camp est laissée à la discrétion de l'état-major ou de tout autre officier qui a le campement sous ses soins. Ils doivent être à distance du lieu d'alimentation de l'eau, et généralement en arrière des lignes.

Le détachement des rations, sous les ordres du sergent quartier-maître, se rendra au dépôt et recevra les rations.

Le détachement préposé au bois, si le combustible n'est pas distribué, ira à la recherche du combustible et l'apportera à la cuisine.

Aussitôt que le convoi des voitures de transport fait son apparition, un officier de chaque corps doit être au guet pour reconnaître les voitures de son régiment et les conduire à l'arrière du camp. On doit prendre garde qu'elles ne passent sur le terrain en dedans des fanions, on doit les faire passer dans les espaces ménagés pour la circulation.

On doit les parquer, l'arrière de la voiture tournée vers le camp, et aucune halte ne doit être faite près du terrain où une tente doit être dressée, parce que les chevaux urinent quand il font halte, et souillent le sol.

Les voitures de transport une fois arrêtées, tout le détachement préposé aux tentes, à l'exception d'un des hommes qui ont charge des mâts de tente, partira sous la conduite d'un sous-officier subalterne de chaque compagnie, déchargera les voitures, et apportera les tentes. Les capitaines feront défiler les hommes préposés aux mâts de tente, sur un seul rang, sur le flanc opposé de leurs compagnies, aux intervalles désignés; ceux qui sont préposés aux tentes de la première compagnie, se plaçant sur le lieu marqué par les fanions. Alors ils recevront l'ordre *à gauche* (ou droite)—*pas, étendez*. Les capitaines placeront alors les hommes à gauche ou à droite (ou *vice versa*) des compagnies, tandis qu'un officier à cheval les alignera par devant.

Chaque escouade de tente, apportera une tente, des piquets et un mât, ouvrira le sac de la tente, plantera un piquet entre les talons de celui qui est préposé au mât, qui saisira le mât; on ouvrira la tente, puis on la placera sur le mât. Si la tente a des cordes de retenue en cas de tempête, on les attachera, puis les extrémités seront placées sur quatre piquets plantés à angles droits les uns des autres, à cinq verges du mât de la tente, marquant quatre coins; si la tente n'en a pas, chacun des hommes tiendra l'une des quatre coulisses rouges. Il est du devoir du sous-officier de voir à ce que la porte soit placée dans la bonne direction.

Rapport étant fait que tout est prêt, le clairon sonnera G, et le tout sera dressé à la fois, les grosses cordes fixées et tous les piquets enfoncés.

Les tentes des officiers seront dressées de la même manière.

Les capitaines des compagnies doivent alors inspecter les tentes et voir si elles sont bien dressées; les armes, les fourniments et les couvertures doivent alors être portés à l'intérieur, puis on creuse une rigole autour de la tente, avec un fossé pour faire écouler l'eau.

Il peut être quelquefois avantageux de camper un régiment par demi-bataillon; en ce cas, chacun des majors établira son demi-bataillon, comme nous l'avons indiqué pour le régiment entier. L'espace entre les tentes de compagnie (plans No. 1 et No. 2 infanterie) est pour la parade particulière de la compagnie, qui se déploie lors de la parade générale, en dehors des limites du camp.

11. *Cavalerie*.—Le régiment arrivé sur le lieu du campement, se forme en colonnes en avant du camp. Le quartier-maître et les porte-fanions (qui, s'il est possible, doivent être envoyés d'avance) descendront de cheval et mesureront le terrain; chaque sergent-major se tiendra à la tête de sa ligne de chevaux.

Le rang extérieur des tentes se trouvera sur la ligne des fanions, le régiment recevra le commandement: "Défilez vers vos lignes." A ce commandement, chaque troupe, tournant à droite, se dirige vers son lieu de campement, puis faisant une conversion de flanc, se forme sur un seul rang, l'espace d'un pied étant laissé entre les genoux de chaque cavalier, la tête des chevaux faisant face à la ligne des tentes du camp. (Par ce moyen le terrain près des tentes ne devient pas saturé d'urine, le fumier se trouve dans un seul endroit, et les cavaliers peuvent facilement se rendre à la tête de leurs chevaux. Chaque cavalier doit alors mettre pied à terre, avec sa carabine.)

Les chevaux seront attachés du côté au centre; mais, s'il sont bien dressés et se tiennent tranquilles, il ne sera peut-être pas nécessaire de les attacher; dans ce cas, les rênes doivent être relevées sur l'avant de la selle; chaque cheval est attaché séparément. Les cavaliers déposent leurs sabres et leurs carabines entre les cordes des tentes et les cordes servant à attacher les chevaux, ôtent leurs fournements, enlèvent la selle et roulent le tout dans la peau de mouton. Alors on plante les piquets à quatre pieds de distance, puis aussitôt que les chevaux sont attachés aux piquets, on leur ôte leurs mors. On prend dans chaque troupe trois cavaliers pour gardes d'écurie; le reste se forme en rang, puis est dépêché pour apporter les tentes, le fourrage, les rations, le combustible, etc.

Alors les tentes sont dressées de la manière décrite dans les instructions à ce sujet. On doit garder le fourrage au centre des deux tentes du milieu.

Aussitôt que le dos des chevaux s'est refroidi, on ôte la selle, puis on la place près du cheval, de façon à ce qu'elle ne touche pas le sol, si possible.

On doit enlever les mors sans ôter les têtes.

Aussitôt le camp dressé, les chevaux une fois rafraîchis, on peut les mener boire, puis à leur retour leur donner à manger.

Si les chevaux n'ont pas l'habitude d'être attachés, il vaut mieux les attacher comme à l'écurie, et non dans l'ordre qu'ils occupent à la parade. Il pourrait aussi être important de laisser la rêne de bridon pendant qu'ils mangent, de sorte que, si un cheval s'effraie, on puisse exercer un certain contrôle sur lui. Pour donner confiance aux chevaux, les hommes doivent rester autant que possible au milieu d'eux, et, par les beaux temps, on peut faire le nettoyage des fournements aussi près des chevaux que possible. Si, cependant, ils sont bien dressés, ils se calment aussi vite que dans une écurie, et alors on peut négliger ces précautions. Les chevaux rieurs et les chevaux vicieux, doivent être tenus à distance les uns des autres.

10. *Etat-major.*—Le quartier général d'un commandant de corps d'armée est indiqué par un mât auquel est attaché le pavillon anglais.

Celui d'un général de division, par un mât avec un drapeau carré, rouge. Celui d'un brigadier, par un drapeau rouge en pointe (triangulaire).

Les positions du quartier-général des officiers de l'intendance et de l'artillerie, au quartier-général de division ou de brigade, sont indiquées par des drapeaux bleus.

La nuit, ces points sont respectivement indiqués par des lampes rouges et bleues.

13. *Camps permanents.*—Les remarques précédentes renferment les principes généraux d'après lesquels on établit un camp. Quant aux camps permanents de tentes, on peut ajouter les remarques suivantes :

1. Quand on distribue de la paille aux troupes, elle doit être tressée en nattes et non être laissée déliée au fond de la tente. On peut faire des nattes de la manière suivante :— La paille est roulée en cordes; on plante en terre deux rangs parallèles de piquets de tentes, à deux pieds de distance l'un de l'autre, et les cordes sont passées autour pour former la chaîne. On entrelace avec celle-ci d'autres cordes de paille, et on obtient ainsi une bonne natte en peu de temps. Chaque soldat doit posséder deux nattes, une pour la tête et les épaules, l'autre pour ses jambes. Quatre hommes peuvent faire en un jour toutes les nattes nécessaires à une tente, deux faisant les cordes de paille, les autres les tissant. On peut aussi faire des nattes avec de la ficelle et de la paille, comme on peut le voir, planche 13, fig. 1. Mais les nattes ne sont pas aussi bonnes que les premières.

2. Quand les troupes sont dans un camp permanent, il convient de trouver un endroit pour faire sécher le linge humide. Une petite étendue de terrain d'environ 30 pieds de long et de 5 pieds de large est entourée d'un mur de terre et de gazon; une tranchée de 12 pouces de large et 6 pieds de long est creusée en dessous de la muraille jusqu'à la partie couverte, laquelle est recouverte de broussailles, de terre, de branches d'arbre et de gazon; le linge est suspendu là; on allume un feu dans l'ouverture, puis l'on bouche toutes les issues, excepté une en face du feu; un courant d'air chaud passe à travers la baraque et sèche le linge mouillé.

3. On doit procurer des places de bains aux hommes; elles doivent toujours être

choisies en aval de l'endroit où l'on obtient l'alimentation d'eau pour les chevaux et les hommes. On peut creuser un trou dans le lit de la rivière, et le laisser emplir, ou bien construire une petite digue. On peut aussi se procurer des places de bains en creusant des trous sur le rivage, en recouvrant les bords avec les toiles cirées des voitures de transport, et en les remplissant d'eau. Partout où la chose sera praticable, il faudra donner aux soldats les facilités pour se baigner.

4. Chaque compagnie doit posséder un râtelier. Ces râteliers doivent être composés de montants de trois pieds de haut, en bois, en terre ou en pierre, et d'une perche placée sur le sommet, et fixée aux montants. Chaque compagnie doit placer son râtelier près des tentes de la compagnie qui la précède immédiatement, afin de laisser libre son lieu de parade. Ces râteliers seront d'un grand secours pour nettoyer les fourniments et appuyer les armes.

5. La nuit, ou les jours pluvieux, il est bon de relâcher les cordes des tentes, si l'on veut empêcher le mât de tente de se briser ou que les piquets ne soient enlevés.

6. Quand les femmes du régiment sont campées, on doit choisir un endroit à l'abri; les tentes doivent être placées à intervalles doubles, et une corde, si l'on peut s'en procurer une, est placée sur des pieux d'environ  $2\frac{1}{2}$  pieds de long tout à l'entour du camp.

On doit aussi construire une baraque faite de perches et de branches d'arbres où doit se faire le blanchissage; elle doit être munie de bons égouts. Si l'on peut se procurer quelques vieilles tentes endommagées, on peut les tailler pour cet usage; elles seront un bon abri pour les blanchisseuses par les temps de pluie ou de soleil. On peut souvent construire une telle baraque à l'abri d'une clôture ou d'une muraille.

Les guérites des sentinelles peuvent être faites de gazon ou de branches d'arbres, si l'on peut s'en procurer; on les fait en forme de paniers d'osier, de 6 pieds 6 pouces de haut sur 3 pieds carrés, puis on les recouvre de paille.

Trois hommes feront une guérite en deux jours.

14. *Bivouacs.* Les bivouacs sont des campements faits sans baraques ni tentes. Bien peu d'abri protège un homme contre le vent, et une très-petite pièce de toile cirée ou toile imperméable, bien placée, le protège contre la pluie.

Dans un climat doux et par un beau temps, on peut former un bivouac avec les couvertures des soldats seulement.

Sur quatre hommes, les couvertures de deux d'entre eux peuvent servir à former une tente d'abri, et les deux autres à couvrir les quatre hommes pendant leur sommeil.

On coupe deux perches pour faire les supports; elles sont retenues par des cordes courtes, attachées à des piquets plantés en terre; le reste formé par les bords intérieurs des deux couvertures, est supporté par une corde attachée aux deux supports; les couvertures sont tenues ensemble par des petites broches de bois. Les troupes de la Nouvelle-Zélande ont ainsi campé pendant six semaines.

Lorsque les troupes bivaquent, elles doivent se placer sur le terrain de la même manière que dans un campement pour plusieurs jours.

Lorsque l'espace le permet, la meilleure méthode est de creuser un fossé circulaire de 15 pieds de diamètre. Le gazon doit être enlevé avec soin de manière à en recouvrir le talus intérieur. On peut jeter la terre sur le talus afin de former un banc de terre d'environ 3 pieds de haut; on doit laisser une entrée, puis faire le feu au centre; et les hommes dorment dans la position des rayons d'une roue, les pieds tournés au centre vers le feu. Si l'on fait aux soldats une distribution de tentes d'abri, on peut les boutonner ensemble et les cheiller au sommet du mur de terre, et les fixer aux perches situées près des pieds des soldats. On peut faire un campement excellent de cette façon; chaque bivouac peut contenir 25 à 35 hommes.

Il n'est pas bon de bivouaquer sous un seul arbre, car il se produit toujours en ces lieux un contre-courant d'air: il faut mieux se fier aux moyens décrits plus hauts.

15. *Renseignements donnés dans les ordres.*—Les ordres doivent indiquer:

L'heure du lever et de la retraite; celle à laquelle tous les jours les ordres seront donnés;

L'heure de la distribution des rations et du fourrage, ainsi que les endroits où sont situés les magasins de l'intendance;



Le lieu du quartier-général ;

L'endroit où est située la tente de l'officier commandant l'artillerie royale ;

Celle du commandant du génie royal ;

Celles des officiers de l'intendance et de l'artillerie ;

L'heure et le lieu où les lettres sont mises à la poste ;

Quand et d'où les télégrammes sont expédiés.

L'emplacement de tous ces bureaux doit être désigné par des enseignes.

Il vaut mieux ne pas donner dans les ordres, la direction de la marche, le nombre, la composition et l'effectif des piquets, et communiquer par écrit ces instructions à ceux qui sont spécialement intéressés.

16. *Formation du camp.*—L'heure de réunion du réveil est donnée dans les ordres, et il est important que les hommes en soient pas dérangés avant le temps requis.

L'habitude de frapper sur les piquets des tentes pour les ébranler, d'arracher les piquets à chevaux, etc., à laquelle s'adonnent les jeunes soldats, dans le but de montrer leur adresse, ne doit jamais être tolérée. Aucun soldat ne doit remuer avant que le réveil ne soit sonné d'abord du quartier-général de la division, puis répété successivement par les clairons de brigade et de régiment.

Dès que le réveil est sonné, les cuisiniers doivent allumer les feux et faire le café ; et les matériaux nécessaires, tels que l'eau et le bois, doivent avoir été préparés dès la veille.

Comme il importe que les soldats ne se mettent pas en marche à jeun, ce service ne doit pas être laissé au chef cuisinier seul, mais les commandants de chaque compagnie doivent voir à ce que les choses soient préparées un soir à l'avance. Pendant que l'on prépare le déjeuner on roule les couvertures, on les place dans les voitures, les rigoles autour des tentes sont comblées et les rebuts autour de la cuisine sont ramassés.

Quand les hommes ont pris leurs déjeuners, les feux sont éteints, les rebuts jetés dans les fossés, les fossés comblés et les foyers renversés.

Les latrines doivent être comblées par ceux qui sont préposés à leur service. Les tentes sont levées, roulées et placées dans leurs sacs. On ne doit pas employer la force pour arracher les piquets des tentes ; on doit les frapper légèrement et les rassembler avec soin. Les piquets à chevaux doivent être tirés de la même manière. Les officiers commandant les compagnies doivent demeurer dans l'enceinte de leurs camps jusqu'à ce que les tentes soient levées. Un officier par compagnie doit voir personnellement à ce que chaque effet de campement de la compagnie soit placé dans les voitures, les outils des pionniers les derniers.

Dès qu'une compagnie a levé son camp et a plié son équipement, elle se formera en rang sur son lieu de parade ; puis, les hommes ayant mis leurs fourniments, leurs armes, se rendent au lieu de parade du régiment.

Un officier à cheval doit voir à ce que rien ne soit oublié, et que les latrines, les lieux où s'est fait la cuisine soient comblés et que les os, les restes de viande ainsi que les déchets soient enfouis en terre. Aussitôt que le corps est en marche pour le lieu de réunion, un officier d'état-major, généralement du département du quartier-maître général, parcourt l'emplacement du camp pour que rien ne soit oublié, et que le terrain puisse recevoir le camp de la colonne suivante. Il doit faire rapport à l'officier-général commandant de toute négligence de la part des corps. Il doit aussi voir à ce que les bagages soient envoyés dans la direction indiquée. Ce service accompli, il se rend rapidement à la tête de la colonne, et fait un rapport en conséquence.

Aucune voiture privée, sans une autorisation spéciale, ne devra se joindre à la colonne. Vivandiers et cantiniers doivent être forcés de marcher à la queue du convoi, et ne doivent pas se mêler aux soldats. La police de camp doit voir à ce que ce règlement s'exécute.

#### ALIMENTATION D'EAU.

17. *Alimentation d'eau.*— Il y a peu de chose d'une importance aussi grande pour une armée, qu'une alimentation abondante d'eau pure.

On se procure l'eau ordinairement des cours d'eau, des étangs ou des puits. Quand les troupes sont campées pour un temps considérable, ou quand des dépôts stationnaires sont établis sur la ligne de communication, il peut devenir nécessaire de creuser des puits, de faire des réservoirs et de poser des tuyaux.

Quelle que soit la source d'alimentation de l'eau, il est de la plus grande nécessité que cette eau ne soit pas souillée. L'officier qui est chargé de la formation du camp, placera donc des gardes près des sources, les prenant pour cela parmi les premières troupes arrivées sur le terrain. Quand le camp est complètement formé, une garde régulière sera placée auprès de l'aiguade. Si le lieu d'alimentation est un cours d'eau, on doit prendre beaucoup de précaution pour séparer l'endroit destiné aux hommes de celui des animaux. Celui réservé aux hommes doit être en amont de celui des animaux, et il est bon d'envoyer des patrouilles sur le haut du cours d'eau pour empêcher les soldats de s'y baigner ou d'y laver leur linge. Tout lavage dans les environs des puits ou lieux d'alimentation de l'eau doit être strictement défendu, car l'eau contaminé filtre à travers le sol.

Si l'eau coule sur un fond vaseux, on doit prendre un soin extrême de ne pas remuer la vase, en l'y puisant au moyen de vaisseaux. Les petites pompes de campagne, qui font partie de l'équipement du génie, doivent être placées et fournir ainsi l'eau nécessaire. Si le cours d'eau est peu profond, on peut l'endiguer. Cela peut facilement se faire au moyen de quelques pieux et du gazon. On peut y ajouter une petite pièce de toile cirée pour rendre ces digues étanches. Un baril enfoncé dans le lit du cours d'eau est un appareil propre à placer le tuyau d'aspiration de la pompe ou pour recueillir l'eau. On peut facilement établir des filtres en plaçant deux barils l'un en dedans de l'autre, et remplir l'intervalle avec de la paille nette, du gros sable et du charbon de bois, si l'on peut s'en procurer, ou des branches d'arbres dont l'écorce a été enlevée.

On fait couler l'eau dans le baril extérieur, ce qui fait qu'elle s'élève dans le baril intérieur au moyen de trous percés dans le fond du baril intérieur. Dans un camp permanent, si l'eau n'est pas bonne, on doit faire du charbon de bois, et filtrer l'eau régulièrement. En moyenne, un gallon par tête suffit pour des troupes campées; dans un camp permanent, cette quantité doit être augmentée, car on ne peut trop encourager les hommes à laver eux-mêmes leur linge autant que possible.

Si les rives du cours d'eau ou de la baie sont escarpées, on doit les aplanir afin de permettre aux animaux de boire facilement. Si le sol est boueux on doit y jeter des branches d'arbres, des fascines et des pierres, pour empêcher les animaux s'enfoncer dans la vase. Un cheval, un bœuf ou une mulo boivent à peu près  $1\frac{1}{2}$  gallon pour satisfaire leur soif, et prennent près de deux minutes pour s'abreuver, et si l'on tient compte de la confusion inévitable, à peu près 3 minutes. On peut facilement calculer le temps nécessaire pour abreuver un nombre déterminé d'animaux lorsque l'on connaît le temps nécessaire pour en abreuver un. Si l'on a plusieurs animaux à abreuver et que l'espace soit restreint, on doit fixer les heures où chaque corps mènera les siens à l'abreuvoir.

Un officier doit accompagner tous les détachements de cavalerie qui vont abreuver leurs chevaux, et des ordres doivent être donnés pour que lorsqu'un cheval aura bu, il doit sortir de l'eau et aller reprendre son rang, à quelque distance de ceux qui le suivent.

Si l'on doit abreuver les animaux dans un cours d'eau peu profond, on doit en creuser le lit ou faire des digues pour élever le niveau de l'eau; les animaux boivent beaucoup plus rapidement lorsqu'il y a 5 ou 6 pouces d'eau, que lorsqu'elle est moins profonde.

Il y a trois espèces de pompes en usage dans les armées,

1. Une petite pompe à bras aspirante et foulante avec tuyaux flexibles. Cette petite pompe tire l'eau d'une profondeur de 18 pieds, et lance un jet d'eau à 16 autres pieds, fonctionnant avec une tige de 18 pieds et un jet de 7 pieds, ce qui est la hauteur d'une charrette ordinaire pour transporter l'eau. Elle donne 7 gallons d'eau à la minute.

2. *Le puits artésien de Norton.*—Ce puits consiste en tubes enfoncés en terre

au moyen d'un monton et d'une pompe vissée à l'extrémité supérieure. Il faut près de 3 heures pour faire un de ces puits. Ce genre de puits donne à peu près 7 gallons d'eau à la minute, et il pourra alimenter continuellement trois chevaux à la fois. *Ce genre de pompe est très-utile aussi dans les recherches que l'on fait pour trouver de l'eau.*

La pompe Bastier, avec une chaîne sans fin fonctionnant au moyen d'une roue, tire d'une profondeur de 45 pieds 2,200 gallons d'eau à l'heure, deux hommes la mettant en opération.

Si l'on puise l'eau à des puits, il faut se procurer des auges pour abreuver les animaux. On peut en faire en creusant simplement le sol et en le recouvrant de pierres, ou bien les faire en bois ou en tôle, si l'on peut s'en procurer.

#### LATRINES.

18. *Latrines.*—Les latrines, comme on l'a déjà dit, doivent être faites dès l'arrivée des troupes sur le lieu de campement ; un petit fossé peu profond suffira pour une nuit, et il devra être invariablement comblé le matin suivant, avant le départ des troupes.

Dans les camps permanents, les latrines peuvent avoir des lunettes. La lunette peut être faite d'un morceau de bois brut, et, pour plus de commodité, on peut ajouter une autre pièce de bois pour former un appui au dos, mais c'est inutile. Le fossé doit être aussi étroit que possible et avoir une profondeur de trois à quatre pieds. *Un détachement de corvée peut jeter tous les jours une couple de pouces de terre sur les dépôts, si l'ouvrage est bien fait, de façon à faire disparaître toute mauvaise odeur.* Quand ce fossé est comblé, on en doit creuser un autre immédiatement, près de celui qui vient d'être comblé. Dans les campements de femmes et enfants, l'espace au-dessous du siège doit être fermé par des barreaux cloués tout au tour, et l'on doit construire une lunette plus bas pour les enfants.

On ne peut trop prendre de précautions pour le choix de l'emplacement des latrines, et l'on doit toujours les placer de manière à ne rien laisser filtrer jusqu'à l'aiguade du camp.

On peut y mettre une petite pièce de toile cirée pour leur donner un certain abri.

On doit donner les ordres les plus sévères pour que les hommes ne déposent pas dans le camp, ou dans les intervalles ; tout homme pris en flagrant délit, doit être mis aux arrêts. On doit aussi, dans un camp permanent, choisir un endroit où les troupes peuvent aller uriner.

#### CUISINE.

19. *Cuisine.*—Bien faire la cuisine en peu de temps est un art qui s'acquiert aisément et que chaque soldat doit apprendre. Les capitaines des compagnies doivent voir à ce qu'un certain nombre de soldats de leurs compagnies soient capables de découper la viande, de préparer la cuisine de campagne, et de faire cuire les aliments.

Le chef de cuisine est spécialement chargé d'enseigner aux soldats cette partie essentielle de leur service, et il est du devoir des capitaines de voir à ce que les soldats de leurs compagnies entendent ce service. Il est d'une absolue nécessité que la préparation de la nourriture du soldat soit bien surveillée. Ce service ne doit pas être laissé aux sous-officiers, mais doit être fait par les officiers mêmes de la compagnie.

Lorsqu'un régiment campe, le chef de cuisine, son aide et deux hommes par compagnie, qui composent le service de la cuisine, se prépareront à établir la cuisine. Si le campement est pour une nuit seulement, on creusera pour chaque compagnie une tranchée de six pieds de long, 9 pouces de large, 18 pouces de profond à la porte, et 18 pouces vers l'intérieur de la tranchée, puis diminuant graduellement jusqu'à près de 4 pouces du fond, avec une ouverture évasée, placée dans la direction du vent et une cheminée brute de 2 pieds de haut vers l'extrémité opposée, la cheminée étant construite avec le gazon enlevé à la surface du terrain où l'on a creusé la tranchée. Il est avantageux de creuser cette tranchée dans un terrain légèrement accidenté.

Cette tranchée pourra contenir six marmites de Flanders, ou neuf de la fabrique de Torrèns, et pourra suffire à la nourriture de cinquante hommes.

On devra couper toutes les broussailles et les grandes herbes, dans un cercle de vingt pieds autour de la cuisine, que l'on pourra utiliser pour allumer le feu.

Les soldats désignés pour le service de l'eau, apporteront l'eau au camp dans des marmites qui sont de deux espèces ; les marmites Flanders, ou grand patron, qui pourront suffire à cuire les aliments de 8 hommes, ou sans légumes ceux des 5 hommes ; et celles de Torrens, ou petit patron, qui pourront cuire les aliments de 5 hommes, ou sans légumes, les aliments de 8. La première marmite pèse  $2\frac{3}{4}$  lbs., la dernière 3 lbs. On se sert de la marmite Flanders, quand on est pourvu de voitures de transport, et de l'autre quand les hommes eux-mêmes sont obligés de les transporter. Chaque compagnie doit faire l'ordinaire par marmite, et le nombre de soldats qui font l'ordinaire ensemble, doit se régler sur la grandeur de la marmite.

Le chef de cuisine devra diviser la viande, les pommes de terre, etc., pour les diverses compagnies, et les cuisiniers de compagnies doivent la couper en morceaux assortis et la mettre dans les marmites. Quand un régiment campe plus d'une nuit, le chef de cuisine doit voir à ce que chaque marmite soit remplie d'eau claire, et placée sur la tranchée prête pour le matin suivant ; et aussi à ce que le bois soit coupé en éclats et placé dans les tranchées, de manière à le préserver de la pluie durant la nuit.

Allumer un feu n'est pas toujours tâche facile, et cette tâche doit être toujours confiée à un homme qui en a l'habitude. On doit se procurer des parcelles de bois sec, et, si c'est possible, les cuisiniers doivent les transporter d'un lieu de campement à un autre. Ces parcelles ne doivent pas être plus grosses que des allumettes chimiques. Lorsque l'on a obtenu la première flamme, on doit l'entretenir par des morceaux graduellement plus gros, jusqu'à ce que l'on puisse placer des morceaux de trois et quatre pouces de diamètre. Aussitôt les feux allumés, les marmites sont placées sur le feu, pour les faire bouillir. Le degré d'ébullition obtenu, on se contente de les laisser mijoter. Le repas doit être pris une heure après que les marmites ont été placées sur le feu.

Si l'on ne peut creuser une tranchée, faute de temps, ou parce que le sol est trop dur, on peut placer les marmites en rang à 10 pouces d'intervalle des unes des autres, puis on allume le feu dans les intervalles, et la chaleur se communique ainsi aux côtés au lieu du fond des vaisseaux. Par ce procédé, la cuisson est plus lente, et il faut plus de combustible. *Dans n'importe quelle circonstance, les troupes doivent avoir leurs repas prêts une heure et demie après la distribution des rations.*

Si les troupes campent pendant plus d'un jour ou deux, il vaut mieux faire une véritable cuisine de campagne. Il y a deux espèces de ces cuisines en usage dans le service.

L'une d'elles consiste en trois tranchées convergent à un point, et dont les ouvertures sont réunies par une tranchée demi-circulaire, et une cheminée haute de cinq à six pieds, construite avec le gazon enlevé dans le creusement des tranchées, et avec d'autre gazon pris à distance dans ce but. (Pl. 16.)

La cuisine est construite de la manière suivante :

L'emplacement ayant été choisi, on enfonce un piquet pour marquer le centre de la base de la cheminée. On creuse ensuite les tranchées. La tranchée centrale est dirigée vers le point d'où souffle le vent ; elle doit avoir douze pieds de long, et neuf pouces de large, avec une ouverture telle que tracée sur le plan ; les deux autres de mêmes dimensions, sont placées de chaque côté, et convergent vers la cheminée, tandis que leurs extrémités sont à cinq pieds de la tranchée centrale.

Une tranchée demi-circulaire de deux pieds de large est alors tracée pour réunir leurs ouvertures ; les bords intérieurs et extérieurs de cette tranchée se trouvent respectivement à des rayons de  $15\frac{1}{2}$  et  $17\frac{1}{2}$  pieds du centre de la cheminée. Un homme creuse chaque tranchée, en commençant à la base de la cheminée ; chacune a 18 pouces de profondeur à l'ouverture, et elle conserve cette profondeur sur une distance de 18 pouces à l'intérieur, puis s'élève graduellement jusqu'à ce qu'elle atteigne 6 pouces de profondeur lorsqu'elle entre dans la cheminée. Un autre homme creuse la base de la cheminée, et en commence la construction avec le gazon qui est coupé par un cinquième homme. Aussitôt que ces tranchées sont creusées, un homme perce un tunnel depuis l'extrémité de chacune de ces tranchées dans la cheminée, tandis que les deux autres creusent la tranchée en demi-cercle qui sert à réunir les trois autres

tranchées ; cette dernière a 21 pouces de profondeur. Les hommes employés au creusage des tranchées ayant terminé leur travail, s'occupent de mêler de la terre glaise, d'apporter de l'eau et de couvrir les tranchées pour les mettre en état de supporter les marmites. On doit prendre beaucoup de précaution en construisant la cheminée, chaque trou devant être hermétiquement fermé avec de la terre glaise.

On peut dans le cas où il y a abondance de terre glaise, en recouvrir l'intérieur de la cheminée, et pour cela on doit la construire un peu plus grande. Si la glaise est rare, on doit donner une surface polie aux tranchées. Chaque tranchée peut contenir neuf marmites Flanders ou 11 Torrens, et les trous pour la réception de ces marmites sont moulés sur l'une d'elles dans la terre glaise, si l'on peut s'en procurer ; les intervalles d'un côté à l'autre de la tranchée sont remplis par du gazon, l'herbe tournée en bas, ou avec des pierres, des cercles de fer, ou des bâtons recouverts de terre glaise ; tous les interstices doivent être bouchés avec de la glaise ou du gazon.

Une cuisine de ce genre peut suffire pour 220 hommes avec les marmites Flanders, et pour 165 seulement, avec des Torrens. Cette cuisine peut durer 15 jours quand les tranchées ne sont pas recouvertes de glaise. Quand on se sert de marmites Torrens, on peut préparer un plus grand nombre de repas et économiser le temps en plaçant ces marmites en rang sans laisser d'intervalles et en les entourant de glaise et de gazon. De cette façon une tranchée de 12 pieds suffira pour 16 marmites. Il est important de creuser d'autres issues pour ces cuisines afin d'empêcher les hommes d'être incommodés par la fumée.

Un sous-officier surveillera la construction de la cuisine par un détachement de 5 hommes, dont voici les fonctions :

Un homme pour creuser une tranchée, préparer la glaise et les tuyaux des tunnels ;

Un homme pour creuser une des tranchées, la tranchée en demi-cercle, et pour transporter l'eau ;

Un homme pour creuser une tranchée, et la tranchée demi-circulaire, et pour faire les moules destinés aux marmites ;

Un homme pour la construction de la cheminée et un homme pour tailler le gazon.

Les outils nécessaires sont :

Des pioches, 3 ; Serpe, 1 ; Marmite, 1 ; Piquets, un faisceau de, 1.

Temps nécessaire à la construction, 2 heures ; temps pour le cuisson, 1 heure.

2. L'autre cuisine se compose de trois tranchées avec une cheminée centrale de 5 ou six pieds de hauteur (Pl. 17.) Cette espèce de cuisine est mieux adaptée que l'autre pour un camp permanent ; elle durera plusieurs mois, servira pour un plus grand nombre d'hommes, à cause des longs conduits pour le tirage des cheminées, qui se fera facilement, lorsqu'elle sera bien chauffée, de quelque lieu que vienne le vent. Cette cuisine est construite de la manière suivante :

Après avoir choisi l'emplacement, on enfonce un piquet pour marquer le centre de la cheminée, puis on trace un carré de trois pieds, avec le piquet comme centre de la base de la cheminée ;

La tranchée principale, 26 pieds de long, est ensuite tracée, puis on enfonce un piquet à 14 pieds de distance du centre de la cheminée ; de ce point en suivant une ligne qui coupe à angle droit la tranchée principale, on plante à une distance de 17 pieds trois pouces, deux piquets, afin de marquer les extrémités de la flèche extérieure. A partir de ces piquets on trace les deux autres tranchées, qui doivent avoir une longueur de 12 pieds, et être pareilles à la tranchée principale. De chaque côté des trois tranchées centrales, deux autres tranchées, telles que tracées sur le plan, convergent vers la tranchée centrale, formant ainsi trois flèches. On fait à chaque tranchée une ouverture de deux pieds de long et deux pieds de large, et une tranchée transversale de 54 pieds de long est tracée pour mettre ces diverses tranchées en communication, et enfin, deux autres tranchées sont tracées pour relier les flèches extérieures à la tranchée centrale et à la cheminée. Toutes les tranchées, à l'except-

tion de la tranchée transversale, doivent avoir une longueur uniforme de 9 pouces, celles qui mettent les flèches en communication avec la cheminée ont une profondeur de 6 pouces ; les tranchées formant les flèches sont de la même dimension, pour ce qui regarde la profondeur, que celle indiquée pour la construction de la grande cuisine. La tranchée transversale a 21 pouces de profondeur et deux pieds de largeur.

Il suffit d'un détachement de 12 hommes, sous les ordres d'un sous-officier, pour construire cette cuisine.

Un homme creuse les fondations de la cheminée et la construit ; deux hommes préparent le gazon, et les autres creusent les tranchées de la manière suivante ; un homme creuse la tranchée principale, et les autres creusent chacune des tranchées qui forment les flèches. Lorsqu'elles sont complétées, on fait creuser à deux hommes les deux tranchées conduisant des flèches extérieures à la tranchée principale et à la cheminée, tandis que six hommes creusent la tranchée transversale.

Lorsque les hommes employés à la construction des tranchées ont terminé leur travail, quatre apportent de la glaise et la mêlent ; deux transportent l'eau, et les autres recouvrent les tranchées de gazon et de la terre enlevée pour l'excavation des tranchées, et préparent des moules pour recevoir les marmites.

La tranchée transversale doit être égoûtée suivant la déclivité du terrain, de manière à laisser écouler les eaux dans les temps de pluie.

Cette cuisine pourra fournir la nourriture de 700 hommes.

Les outils nécessaires sont :

3 pioches, 3 serpes, 3 marmites, un faisceau de piquets de camp, 11 bèches.

Temps nécessaire à la construction, 10 heures.

Temps pour la cuisson, 1½ heure.

3. *Four de campagne d'Aldershot.*—Le four de campagne d'Aldershot est en tôle et se compose de sept parties, savoir : 4 parties formant un arc : 2 portes ou extrémités, une plaque de fond. On le construit de la manière suivante :

On place la plaque de fond sur le sol, les parties formant l'arc sont alors jointes ensemble, puis ajustées sur la plaque ; on creuse une petite branchée en avant et en arrière, et l'on jette sur l'arc environ 12 pouces de la terre creusée, puis on place la porte de derrière que l'on recouvre de terre.

Ce four est alors prêt et peut être chauffé en 3 heures, et lorsqu'il est chauffé, cuir 90 pains de ration de 1½ lb chacun, dans environ 2½ heures.

Ce four pèse environs 300 lbs. et lorsqu'il est construit, pour le service, mesure 6 pieds 10 pouces en longueur, 3 pieds 4 pouces en largeur, et 1 pied 8 pouces en hauteur.

La boulangerie est généralement sous le contrôle de l'intendance. Mais il est désirable que l'on varie la nourriture des troupes, lorsque cela est possible, et qu'elles puissent faire cuire leur pain, si la chose devient nécessaire.

Un four de campagne consiste en un foyer enfoncé sous la surface du sol et on un arc formé d'une claie. Il peut être construit de la manière suivante :

Les lignes à tracer sont les lignes creusées pour placer le foyer, pour les portes et la rampe. Un espace rectangulaire de 5 pieds de long sur trois pieds et six pouces de large est creusé à une profondeur de 6 pouces pour former le foyer du four. Cet espace est nivelé et recouvert d'une couche de terre glaise et de bouse de vache, dont on couvre aussi les parois de l'excavation. A l'ouverture du four, un tuyau en gazon de 9 pouces carrés à l'intérieur est construit ; un trou carré d'un pied de haut et d'un pied de large est laissé à sa partie inférieure au niveau du foyer pour servir de porte au four. A l'autre extrémité du four, un mur de gazon recouvert de terre glaise est construit jusqu'à la hauteur de la partie supérieure de l'arc, puis on creuse un trou de 3 pieds de profondeur, 3 pieds et 6 pouces de largeur, 9 pouces en avant de la cheminée, jointe au niveau du terrain au moyen d'une rampe de 18 pouces de large. Ce trou est pratiqué pour y placer le boulanger.

Pendant ce travail on s'occupe de faire l'arc du four : on trace sur le sol un arc d'un rayon d'un pied 10 pouces, et on enfonce en terre neuf pieux d'un peu plus de cinq pieds de long, et l'on forme sur ces piquets un arc de broussailles.

La surface concave est recouverte d'une couche composée pour un tiers de bouse de vache et pour deux tiers de terre glaise, et lorsqu'on l'a fait sécher au soleil, on la recouvre d'une nouvelle couche mince du même mélange.

L'arc ainsi construit est placé sur le foyer déjà nivelé, puis recouvert à l'extérieur du même mélange de glaise, et finalement de la terre, lors de la construction de la rampe, cette couche devant avoir une épaisseur d'un pied trois pouces à l'extrémité supérieure, les déclivités projetant de 18 pouces en dehors du foyer. L'entrée du four est fermée soit par une porte de claie recouverte de terre glaise ou simplement par du gazon.

Il faut un sous-officier et sept hommes pour construire un four : 2 hommes pour creuser et préparer le foyer, construire le tuyau et les murs des extrémités et creuser la rampe, 2 hommes pour apporter et mélanger la glaise et la bouse de vache, tandis que 3 hommes coupent les broussailles, font la claie et la recouvrent de glaise. La pl. 18 représente le four au complet. Voici les outils nécessaires pour ce travail :

2 pioches, 1 serpe, 3 couteaux, gabions ou serpes, 1 cordeau à tracer, 1 maillet, 4 bèches de campagne.

Ce four peut-être construit en 4 heures ; mais comme la pose de la seconde couche de plâtre sur les fourneaux dépend du temps que met la première à sécher, la longueur du temps dépendra beaucoup de la chaleur du soleil.

Le four contiendra 70 ou 80 pains de deux livres, chaque fois qu'il sera chauffé ; il cuira du pain pour 140 ou 160 hommes. Le temps nécessaire à chauffer un tel four pour la première fois, est d'une heure à une heure et quart.

On doit construire près du four un pétrin de la dimension décrite à la planche 18.

On peut aussi construire un bon four en entrelaçant des nattes de foin, en les plantant en demi-cercle et en recouvrant de terre l'arc ainsi construit ; les nattes d'un gabion de joncs serviront également bien.

#### POLICE DE CAMP.

2. *Police de camp.*—On ne doit tolérer aucun trafic sur le front d'un camp ou dans les tentes. Tous les chevaux, voitures, charriots, doivent passer dans les intervalles et le long de l'arrière du camp.

On doit choisir et désigner dans les ordres un emplacement pour un marché. Toutes personnes venant au camp pour vendre n'importe quel article doit se renfermer dans cet espace et ne pas pénétrer dans le camp. La police doit arrêter toute personne errant dans le camp, et un piquet de soldats armés doit demeurer sur le terrain du marché jusqu'à ce qu'il ne reste plus personne. L'officier d'état-major doit préparer une liste des prix auxquels plusieurs articles peuvent se vendre ; l'on ne doit pas se départir de cette règle, chaque article étant payé comptant.

Les femmes de mœurs dissolues doivent être éloignées avec soin du camp ; elles sont souvent employées comme espions.

La police doit à intervalles irréguliers faire des rondes dans le camp, et arrêter sommairement tous ceux qui enfreignent les ordres.

#### CAMP DE BARAQUES.

21. *Camp de baraques.*—On ne construit un camp de baraques en général, que pendant le siège ou le blocus d'une place forte, ou quand les troupes occupent une position qu'elles ne doivent pas quitter pendant un certain temps, ou bien durant l'hiver.

Les baraques peuvent être construites simplement en terre glaise, mêlée d'herbe et de joncs pour lui donner de la consistance, et recouverte en bois brut sur lequel on pose du chaume.

Elles peuvent aussi être construites en ce qu'on appelle, *claie recouverte*, c'est-à-dire que les murs peuvent être faits d'une claie recouverte de terre glaise ; le toit est fait d'une claie recouverte de chaume.

Elles peuvent être circulaires ou rectangulaires, suivant la forme qu'il sera plus avantageux d'adopter.

Les baraques peuvent aussi être construites en planches jointes ensemble par ce

qu'on est convenu d'appeler un nœud Malay; on peut aussi les construire en partie sous terre. On dit que ces baraques sont malsaines; mais si l'on fait un fossé au tour de la baraque, elle devient bien moins malsaine.

Il est extrêmement facile de construire une baraque. Quelques clous et du bois brut, ou du bois brut et des cordes, voilà tout ce qu'il faut; et si l'on prend soin de ménager des ouvertures sous les toits, il n'y a pas de raison pour que la santé des soldats soit en danger.

### MODE DE DRESSER UNE TENTE AVEC DEUX HOMMES.

No. 1 homme préposé au mât.

No. 2 " " à la tente.

Le No. 1 se met en place avec le mât dans sa main gauche, un maillet et 5 piquets dans sa main droite; le No. 2 se met en ligne avec lui muni de la tente et du sac aux chevilles. Lorsque le No. 1 est parvenu à l'endroit où la tente doit être dressée, le No. 2 devra le suivre et se mettre en ligne à cinq pas en arrière de lui. Le No. 1 après s'être mis en position et avoir reçu l'ordre : *fixe!* enfoncera une cheville droite entre ses pieds au point occupé par le bas du mât, laissant tomber le mât en avant de lui pour cette opération; il mesurera  $3\frac{1}{2}$  pas de la cheville centrale marchant en avant du côté où la porte devra être tournée, puis enfoncera la cheville d'avant à un angle de 45 degrés, fera volte-face, se placera à la cheville centrale, mesurera  $3\frac{1}{2}$  pas en arrière et enfoncera la cheville de l'arrière de la tente de la même manière, reviendra au milieu, puis agira de même pour la droite et la gauche. Pendant ce temps-là, le No. 2 sortira la tente de son sac et l'étendra sur le sol, la porte en haut, l'extrémité supérieure à l'arrière; alors il déroulera les cordes et verra à ce que la porte soit dégrafée, ensuite il prendra le sac aux chevilles et en distribuera le contenu en cercle autour des quatre chevilles plantées par le No. 1, puis serrera son maillet. De là les deux hommes se rendront à la tente, un à la gauche, l'autre à la droite de la porte, chacun d'eux prendra la seconde corde en comptant depuis la porte de chaque côté, et ils tireront la tente jusqu'au terrain qu'elle doit occuper; ces cordes seront attachées sur toute leur longueur au piquet de l'avant, puis les hommes compteront les cordes de chaque côté de la porte jusqu'à ce qu'ils atteignent la sixième ou la quatrième à partir de celles qui sont déjà attachées au piquet de devant, et les attacheront sur toute leur longueur aux chevilles de gauche et de droite. Le No. 2 comptera encore 5 cordes et attachera la dernière, c'est-à-dire la cinquième, à la cheville de l'arrière. Pendant ce temps le No. 1 prendra le mât et en introduira l'extrémité ronde dans le toit de la tente, plaçant en avant l'extrémité inférieure du mât. Le No. 2 prendra un maillet et fixera le mât dans le toit; le No. 1 sortira sa tête de la porte de la tente et la relèvera, tirant ainsi l'extrémité inférieure du mât vers l'intérieur, jusqu'à ce qu'elle rencontre le piquet central; il ira ensuite au dehors, un maillet à la main, pour aider le No. 2 qui pendant ce temps doit avoir attaché les cinq cordes aux piquets, et planté deux ou trois piquets du côté du vent et y avoir attaché des cordes. Les hommes doivent alors planter des piquets et y fixer le reste des cordes, enfonçant toujours les piquets en ligne avec la couture de la tente, ce qui ne peut s'effectuer qu'en tirant chaque corde, et ce qui permet de les planter tous en ligne. Dans tous les cas, les cordes doivent être tendues lorsqu'elles sont attachées aux piquets; les piquets de droite, de gauche et de l'arrière doivent être alignés quand tous les autres sont prêts.

On doit planter les piquets de la manière suivante : choisissez l'endroit, tournez-vous la face à l'opposé de la tente, baissez-vous avec un piquet dans la main gauche et un maillet dans la main droite, placez la pointe du piquet sur le sol, la partie supérieure penchée au dehors formant un angle de 45 degrés; donnez une couple de coups légers avec le maillet; puis, placez le pied gauche près de l'extrémité inférieure du piquet, donnez deux ou trois forts coups de maillet, ce qui, dans un terrain ordinaire, suffira pour l'enfoncer suffisamment.

Si l'ordre est donné de creuser une tranchée autour de la tente, creusez droit dans la terre avec une bêche, près du rideau, de la tente et tout autour de la tente, et alors à une distance d'un pied, creusez une tranchée près du rideau, à un angle d'environ

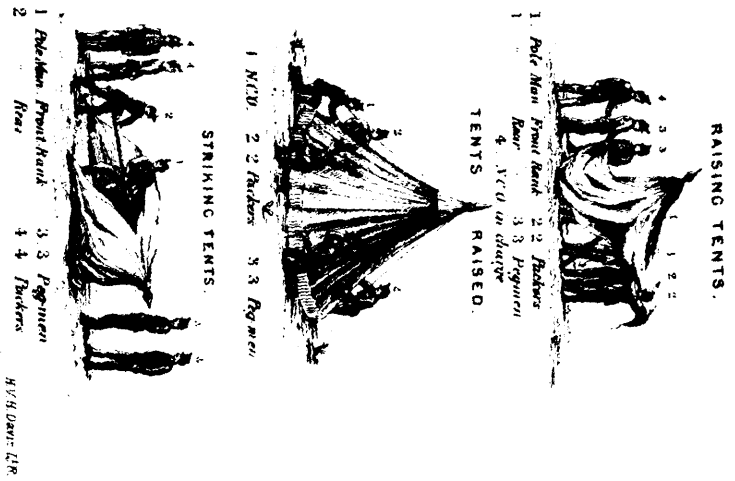


45 degrés, enlevez le morceau de terre avec la bêche et placez-le sur la terre près de la tranchée. On doit toujours cheviller le rideau de la tente du côté de la tranchée, pour empêcher l'eau de couler le long de la toile de la tente et pénétrer dans l'intérieur, rendant ainsi presque inutile la tranchée déjà creusée.

#### PLIER UNE TENTE AVEC DEUX HOMMES.

Les deux hommes enlèveront toutes les cordes, excepté celles qui sont attachées aux piquets de devant, de derrière, de droite et de gauche.

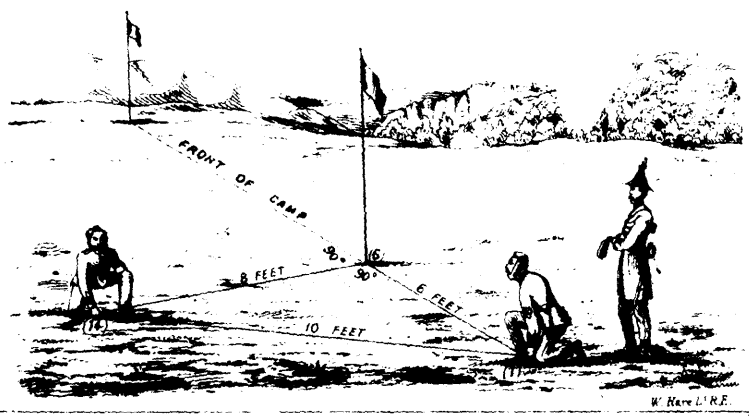
Le No. 1 se placera en dedans de la tente, et attendra que le cor se fasse entendre ; il enlèvera le mât de terre, et se rendra au dehors, tenant d'abord la partie inférieure, puis déplacera le mât en deux parties qu'il attachera ensemble. Pendant ce temps le No. 1 aura enlevé tous les piquets excepté les quatre auxquels sont attachées les cinq cordes, et les aura placées dans le sac aux piquets, et lorsque la tente sera baissée, il arrachera les autres et les enfermera avec le maillet dans le sac aux piquets qu'il refermera ; les deux hommes rouleront ensuite les cordes, attachant chaque rouleau tout près de la toile. Le No. 2 prendra le haut de la tente, la tirera en arrière, laissant la porte de la tente en dessus, puis tous les deux l'étendront de cette manière. Les côtés seront pliés intérieurement jusqu'à ce qu'ils se rencontrent, puis repliés jusqu'à ce qu'ils obtiennent la largeur requise pour pouvoir entrer dans le sac ; alors le No. 2 pliera le dessus jusqu'à la moitié du devant de la tente, puis les deux ensemble la rouleront du toit à la base, plaçant leurs genoux sur la tente à mesure qu'il la rouleront. Une fois roulée serrée, le No. 2 tiendra le sac, le No. 1 lèvera un des bouts du rouleau jusqu'à ce qu'il l'ait mis dans la gueule du sac, puis lèvera tout le rouleau dans une position verticale ; alors les deux hommes saisissant l'ouverture du sac l'y feront entrer, après quoi ils y mettront le sac aux piquets, puis attacheront le sac. Les deux hommes (No. 1 avec le mât, le No. 2 avec la tente, se dirigeront vers la voiture de transport pour les y mettre). On perd beaucoup de temps en se guidant sur les coulisses en bois rouges des cordes pour dresser une tente, car on les enlève souvent pour ne pas toujours les remplacer, tandis qu'en comptant de la porte vers l'arrière de la tente, comme on l'a déjà dit, la tente sera tournée droite vers l'avant lorsqu'on l'élèvera et sera dressée d'une manière convenable.



2  
LAYING OUT A RIGHT ANGLE.  
*Second Method.*



3  
LAYING OUT A RIGHT ANGLE.  
*First Method.*



4

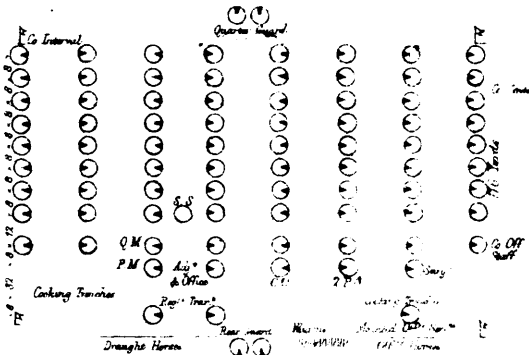
### PLAN OF ENCAMPMENT FOR A BATTALION OF INFANTRY. N°1 OR OPEN ORDER.

**BATTALION OF INFANTRY**

**WAR STRENGTH & DISTRIBUTION**

Officers	31	18
Staff Sergeants	10	1
Guard		4
Regimental Band	24	} 2
Cook to do	1	
Mounted Artillery		7
Servants		1
Commissaries	960	64
Cavaliers	64	5
<b>Total</b>	<b>1087</b>	<b>90</b> Cavaliers

Off & Men



- 17 Meters allowed 9/4 each
- 11 Officers Horses 6 ft
- 45 Draught Horses 4 ft

The measurements are in yards from Tent Pole to Tent Pole.  
At open order the intervals between the rows of tents is 10 paces.  
The circles represent the circumference of the tents as measured by the longest that says in order to show the extent.  
Distances according to ground clear of the tents.  
Front according to strength of companies.  
Depth 116 yards.  
Should the depth of camps be measured in paces it will be the distance between companies tents.

5

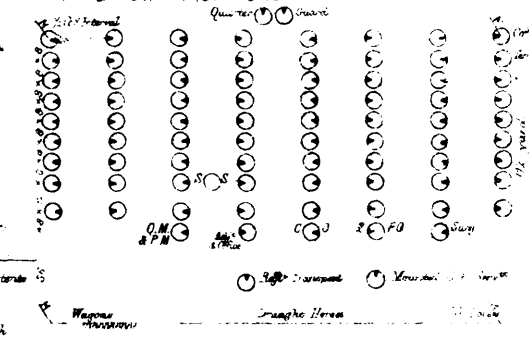
### PLAN OF ENCAMPMENT FOR A BATTALION OF INFANTRY N°2 OR HALF ORDER

**BATTALION OF INFANTRY**

**WAR STRENGTH & DISTRIBUTION**

Officers	31	18
Staff Sergeants	10	1
Guard		4
Regimental Band	24	} 2
Cook to do	1	
Mounted Artillery		7
Servants		1
Commissaries	960	64
Cavaliers	64	5
<b>Total</b>	<b>1087</b>	<b>90</b> Cavaliers

Off & Men

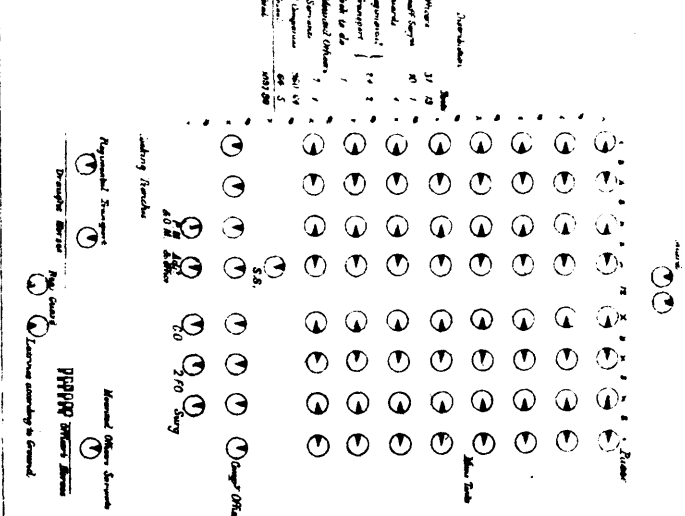


- 17 Meters allowed 9/4 each
- 11 Officers Horses 6 ft
- 45 Draught Horses 4 ft

The measurements are in yards from Tent Pole to Tent Pole. At half order the intervals between the rows of tents is 7 1/2 paces. The circles represent the circumference of the spaces occupied by the tents. Distances according to ground clear of the lines. Front according to the strength of the companies. Depth 116 yards. Should the depth of the camp be measured in paces it will be the distance between the companies tents.

6

### PLAN OF ENCAMPMENT FOR A BATTALION OF INFANTRY N°3 OR CLOSE ORDER

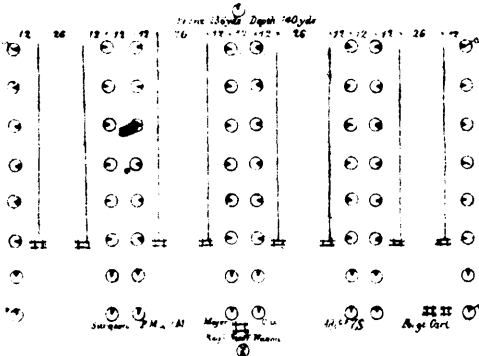


- 17 Meters allowed 9/4 each
- 11 Officers Horses 6 ft
- 45 Draught Horses 4 ft

The measurements are in yards from Tent Pole to Tent Pole. At close order the intervals between the rows of tents is 4 paces. The circles represent the circumference of the spaces occupied by the tents. Distances according to ground clear of the lines. Front according to the strength of the companies. Depth 116 yards. Should the depth of the camp be measured in paces it will be the distance between the companies tents.

7

**ENCAMPMENT OF A CAVALRY REGIMENT ON A WAR FOOTING  
IN COLUMN OF TROOPS  
FRONT OF CAMP SAME AS FRONT OF A REGIMENT OF FOUR SQUADRONS OF 80 FRONT  
Nº 1 OPEN ORDER**

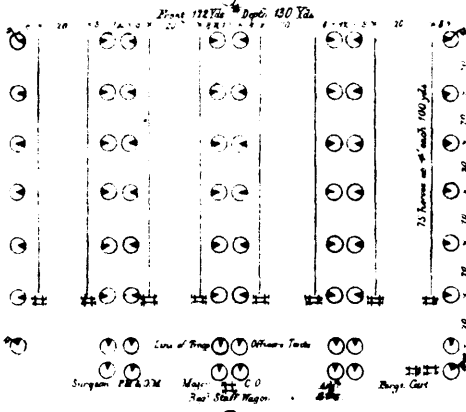


Summary

Officers	27	Chargers	78
Sergeants & Staff	120	Troopers	480
Drivers	22	Drummers	44
Total	649		608
Wagons	11		
Trails	26		

The measurements are in yards & feet. The line drawn for horses are where the head paces are to be drawn. The depth of Camp must be determined by the number of horses in each Troop Line allowing 4 feet for each horse & distance from head pace to head pace 15 ft yards. Distance between drivers' horses & staff horses should be arranged at the end of the line nearest to the lines of Officers' Tents. The circles represent the wagons & are drawn by the Tail Pipe of each Troop.

**ENCAMPMENT OF A CAVALRY REGIMENT ON A WAR FOOTING  
IN COLUMN OF TROOPS  
FRONT COMPRESSED TO 172 YDS THE PROPER FRONT FOR A REGIMENT WITH 4 SQUADRONS OF 34 FRONT  
Nº 2 OR HALF ORDER**

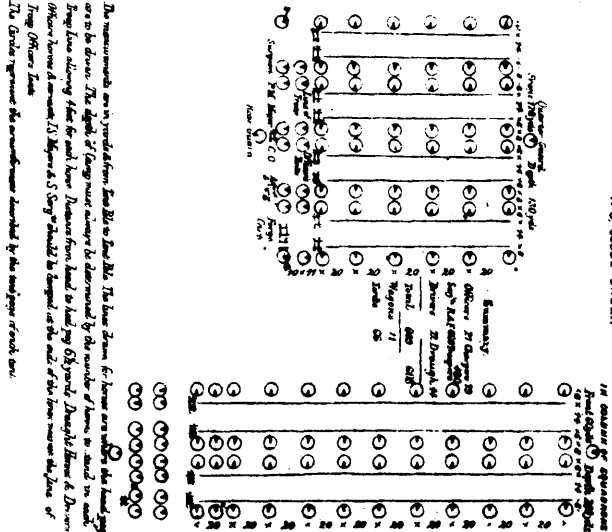


Summary

Officers	27	Chargers	78
Sergeants & Staff	120	Troopers	480
Drivers	22	Drummers	44
Total	649		608
Wagons	11		
Trails	26		

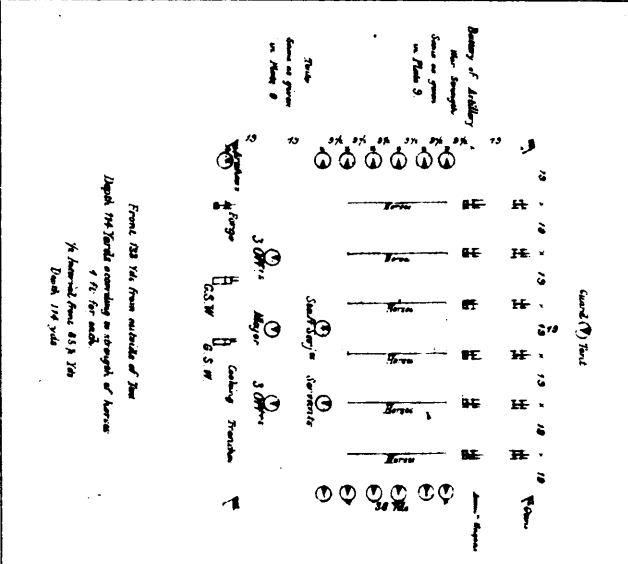
The measurements are from Troop Tail to Troop Head. The line drawn for horses are where the head paces are to be drawn. The depth of Camp must be determined by the number of horses in each Troop Line allowing 4 feet for each horse & distance from head pace to head pace 15 yards. Distance between drivers' horses & staff horses should be arranged at the end of the line next to the line of Officers' Tents. The circles represent the wagons & are drawn by the Tail Pipe of each Troop as they are drawn for encampment.

**ENCAMPMENT OF A CAVALRY REGIMENT ON A WAR FOOTING  
IN COLUMN OF TROOPS  
FRONT COMPRESSED AS MUCH AS POSSIBLE  
Nº 3 CLOSE ORDER**



The measurements are in yards & feet. The line drawn for horses are where the head paces are to be drawn. The depth of Camp must be determined by the number of horses in each Troop Line allowing 4 feet for each horse & distance from head pace to head pace 15 yards. Distance between drivers' horses & staff horses should be arranged at the end of the line nearest to the line of Officers' Tents. The circles represent the wagons & are drawn by the Tail Pipe of each Troop as they are drawn for encampment.

10  
**PLAN OF ENCAMPMENT FOR A BATTERY OF ROYAL ARTILLERY.**  
**NO. 1 OPEN ORDER**



11  
**PLAN OF ENCAMPMENT FOR A BATTERY OF ARTILLERY.**  
**NO. 2 HALF ORDER**

An interval of 12 yards being between the flank guns & those of line

**BATTERY OF ARTILLERY**  
 MAX. STRENGTH

	Field	How	Yds
Officers	7	7	7
Sgt. Major	1	1	1
4 M. Sergeants	1	1	1
XCOP & Men	100	100	100
Artillery	10	8	5

**TENTS**

Officers	3
Sgt. Mjr.	1
Cook	1
Artillery	1
Off. Servants	1
M.C. Officer	1

and one for 15 men

**HORSES**

Riding	71	30	30
Drayside	70	124	38

**CARRIAGES**

Coaches	6	6	6
Ammunition Wagons	6	6	6
Cannon Carriage	2	3	3

Front 71 1/4 yds from one pole to one pole  
 Depth 85 yds according to strength, each horse allowed 4 feet

Grids represent the circumference described by the tire-pole of each gun

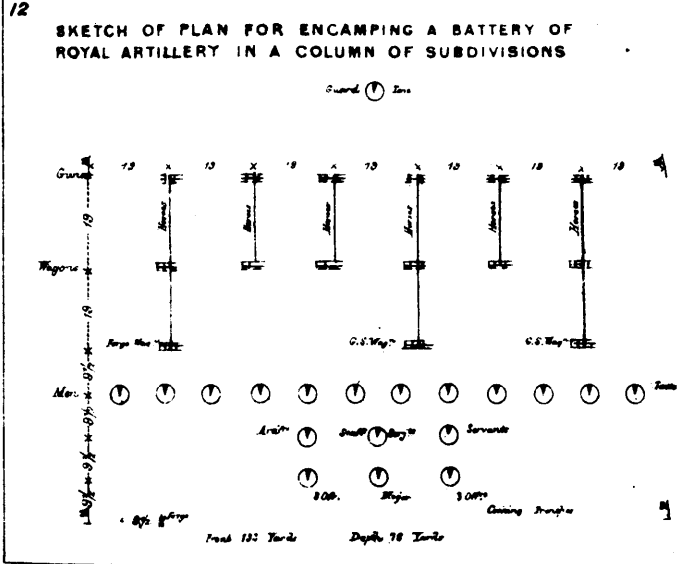


Fig 1. MAKING STRAW MATS

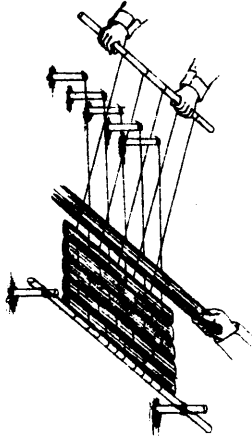


Fig 2. WALL OF STRAW



Fig 1. BIVOUAC OF BRANCHES OF TREES.

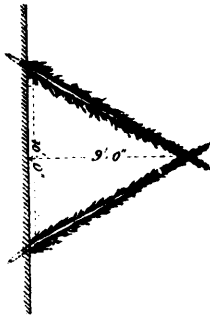


Fig 2. SECTION OF BIVOUAC USED BY THE FRENCH DURING SORTIES FROM PARIS. THIS ARRANGEMENT IS BAD.

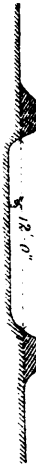


Fig 3. SECTION OF BIVOUAC SHEWING A BETTER FORM.

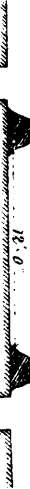


Fig 4. SECTION OF BIVOUAC MADE BY THE FRENCH DURING SORTIES FROM PARIS.



*No 4 would be improved by the trench being outside and the ground not disturbed.*

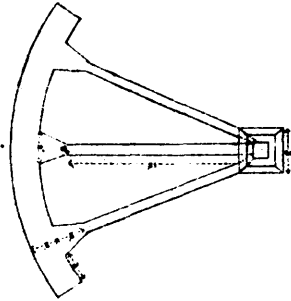
BIVOUAC IN COLUMN OF COMPANIES ON THE GROUND OCCUPIED BY THE COLUMN



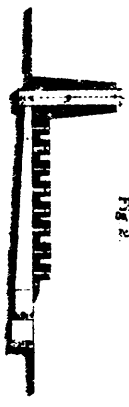
PLATE I

BROAD ARROW  
KITCHEN.

Fig 1



SECTION OF ABOVE.



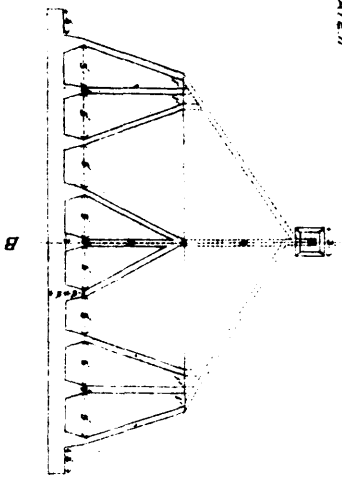
SCALE



PLATE II

TRIPLE ARROW  
KITCHEN

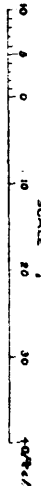
Fig 2



SECTION ON A.B.



SCALE

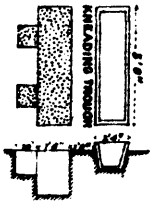
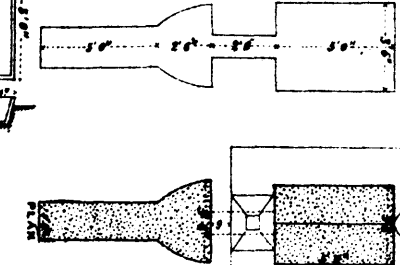
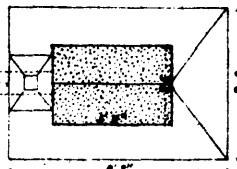
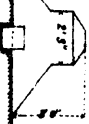


FIELD OVEN



SECTION

END ELEVATION



## Addition à l'annexe No. 1.

## DISTRICT MILITAIRE NO. 11.

BUREAU DU SOUS-ADJUDANT-GÉNÉRAL,  
VICTORIA, C. B., 10 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, ci-inclus, mon rapport d'inspection annuelle du district militaire No. 11, pour l'information du major-général commandant.

Les différents corps qui composent la milice dans ce district militaire sont répartis comme suit, savoir :

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.
Victoria, compagnie No. 1.....	3	40
“ “ No. 2.....	3	40
“ “ Corps de musique.....		10
Carabiniers de New-Westminster, Comp. No. 1... 3		40
Artillerie Seymour, de New-Westminster..... 2		30
Assistant chirurgien “ “ ..... 1		0
Carabiniers de Nanaimo, Compagnie No. 1..... 3		40
Total.....	15	200

*Carabiniers de Nanaimo.*

C'était mon intention de commencer mon inspection annuelle, à Nanaimo, et, en conséquence, j'écrivis au capitaine Bryden, le 20 de novembre 1876, pour lui annoncer que j'avais fixé la date de l'inspection au 29 de ce mois ; mais je regrette de dire qu'à mon arrivée à cet endroit il me déclara qu'il avait oublié la chose, et qu'aucun avis à effet n'avait été donné aux officiers ni aux soldats du corps, de sorte qu'il m'était impossible de réunir sur-le-champ un assez grand nombre d'hommes pour en faire la revue ; je dus en conséquence quitter Nanaimo sans remplir l'objet de ma visite. Le capitaine Bryden m'a donné pour excuse que, par suite de la maladie de l'un de ses principaux assistants dans la compagnie de mine de houille de Vancouver, dont il est un des principaux gérants, il s'est trouvé avoir un surcroît de besogne, et il a admis franchement qu'il avait entièrement oublié de communiquer ma lettre aux autres officiers du corps. Ces derniers m'ont assuré que s'il l'eût fait, ils auraient pu réunir un assez grand nombre d'hommes, attendu que le bataillon est presque aussi nombreux que lors de son établissement, et que, bien qu'ils n'aient pas fait l'exercice pendant tout le cours de l'année dernière, parce qu'ils n'avaient pas d'instructeur capable, ils désiraient prouver que leur effectif n'existait pas seulement dans les rapports, et qu'ils n'ont pas encore tout-à-fait oublié les leçons que leur a données, il y a plus de deux ans, Samuel Gill, le gardien de la sainte barbe, à bord du steamer de S. M. le "Mylmidon."

Le capitaine Bryden a exprimé le désir de donner sa démission comme capitaine de la compagnie. Il donne pour raison qu'il lui est impossible de consacrer aux affaires de la milice le temps qu'il faudrait pour donner satisfaction, vu que tous ses moments sont occupés, et qu'il ne lui reste que très-peu de loisir.

Il a été en conséquence décidé entre nous que je transmettrais sa résignation en recommandant qu'elle soit acceptée immédiatement.



Depuis lors je n'ai eu aucune nouvelle de lui à ce sujet, mais je me propose de faire la chose sans délai.

*Carabiniers de Victoria.*

J'ai passé en revue les deux compagnies de carabiniers de Victoria, le 2 décembre, dans la salle militaire de Victoria. Quoique le nombre des soldats fût peu considérable, je dois faire les plus grands éloges des hommes qui étaient présents en cette occasion ; l'exercice a été des plus satisfaisants ; les armes, les fourniments et les uniformes ne laissent rien à désirer.

La durée de service de ces compagnies étant maintenant expirée, j'ai distribué des listes aux officiers commandants, et j'espère que, vers le 28 de février prochain, les compagnies seront entièrement réorganisées, car la plupart des hommes qui en faisaient partie sont prêts à s'engager pour un autre terme, et beaucoup de jeunes gens ont manifesté le désir de s'inscrire sur les nouvelles listes.

Si je n'ai pas d'ordre du major-général au contraire, mon intention est de fixer le nombre de ces compagnies sur les nouvelles listes à 50 hommes, comme ci-devant, vu que les hommes qui composent la milice de ce district appartiennent à une classe d'individus qui sont exposés continuellement à émigrer d'un endroit à un autre ; et cela a lieu surtout à Victoria, où il est presque impossible de rassembler un effectif suffisant.

On se convaincra de ce fait, si on consulte le rapport ci-inclus de l'inspecteur, et ceux qui ont été envoyés précédemment, à diverses époques.

Au sujet du bataillon de Victoria, je dois saisir cette occasion pour dire que son corps de musique a fait des progrès considérables pendant l'année dernière, et qu'il se compose maintenant de onze exécutants assez habiles. Jusqu'à dernièrement il en comptait douze ; mais je regrette de dire que l'un des principaux exécutants, Mr. Bushell est décédé récemment, et qu'il n'a pas encore été remplacé.

*Carabiniers de New-Westminster.*

Il m'a été impossible de me rendre à New-Westminster à temps pour faire ma revue aux jours que j'avais fixés, et cela pour les raisons que j'ai données dans ma lettre du 4 du courant. En conséquence, il m'a fallu une semaine de plus pour compléter ma visite.

J'ai passé en revue le corps de carabiniers de cet endroit, le 14 de décembre, et je dois dire que cette compagnie m'a donné pleine satisfaction tant par sa tenue et son efficacité que par le bon état de ses armes et de ses fourniments.

Si je tiens compte du nombre, je ne puis dire que j'ai été tout-à-fait satisfait de cette revue, car il n'y avait de présents, ce jour-là, à la parade, que vingt sous-officiers et soldats.

Cette compagnie, il est vrai, a dix hommes de moins que son effectif autorisé, qui doit être de quarante ; mais comme ceux qui étaient présents m'ont exprimé l'intention de résigner à l'expiration de leurs trois années de service, et que ce terme est expiré hier, il m'est inutile de faire un rapport plus complet sur cette compagnie maintenant, et je vous renvoie pour plus de détails à ma lettre du 2 du courant.

Je dois dire toutefois que j'ai toujours trouvé que la compagnie de carabiniers New-Westminster n'était inférieure à aucune autre, dans le district, et je regrette infiniment les circonstances qui ont donné lieu à sa dissolution.

Comme je vous l'ai dit dans ma lettre ci-dessus mentionnée, j'espère que les hommes vont s'enrôler de nouveau, si l'on forme une nouvelle compagnie ; s'ils n'ont pas le choix de leurs officiers, du moins ces derniers ne seront pas nommés sans leur entière approbation, et je crois que c'est la manière la plus satisfaisante de régler les difficultés actuellement existantes, car cette compagnie est composée presque en entier des citoyens des plus respectables de New Westminister ; et ils sont tous en position de juger sainement des choses que j'ai fait connaître privément au major général, dans mon rapport du 2 janvier.

*Artillerie de Seymour.*

J'ai donné ordre à l'artillerie de Seymour, de faire la parade avec les canons, le 15 décembre, pour me permettre de juger de leurs progrès, et à cette fin j'ai ordonné à J. T. Scott, le lieutenant commandant, de faire placer une cible à un endroit déterminé sur la rivière Fraser, et de donner à chacun des hommes de sa demi-batterie des bombes, des boulets et des cartouches pour cinq coups: ce qu'il a fait. Malheureusement un brouillard épais a couvert Westminster toute la journée, ce jour-là, et, de fait, tout le temps que j'ai séjourné en cet endroit, de sorte qu'il m'a été impossible de mettre mon projet à exécution.

Cependant le capitaine Scott, ainsi que je l'en avais prié, a d'abord fait faire l'exercice des canons à son détachement sans munitions, puis ensuite il a tiré six cartouches à poudre, et je puis dire que cet exercice a été relativement bien fait, si l'on tient compte du peu de pratique que les hommes ont eu, n'ayant reçu des munitions que tout dernièrement, et du fait que les seules étoupille à friction qu'ils aient pu se procurer, n'étaient pas du tout proportionnées aux canons.

J'ai donné ordre au lieutenant Scott de faire faire l'exercice aussitôt que le temps le permettrait, et de me transmettre son rapport à ce sujet. Il me l'a promis; mais depuis il m'informe qu'il n'a pas encore pu exécuter mes ordres, vû que la température a toujours été défavorable; il se propose de le faire aussitôt que cela sera possible.

## OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

L'exercice du tir à la cible n'a été exécuté cette année par aucune compagnie de ce district d'une manière satisfaisante. Il n'y a, de fait, que deux compagnies à Victoria qui aient pratiqué, et encore elles n'ont eu que quelques exercices.

La cause en est due en grande partie au fait que le nombre des cartouches pour chaque soldat a été réduit à quinze de quarante qu'il était auparavant.

Je dois dire aussi qu'en somme je n'ai pas été très satisfait de la tenue des hommes, tant à l'inspection cette année qu'aux exercices ordinaires de la compagnie, et je crois que j'ai raison d'attribuer cela à la même cause. Je dois aussi à la vérité de dire que dans ce district-ci, du moins, l'uniforme déplaît souverainement aux hommes, et particulièrement le pantalon et le bonnet de police, celui-ci surtout.

La nécessité d'une salle militaire et d'un instructeur pendant quelque temps se fait beaucoup sentir à Nanaimo. Le fait que les officiers ont été obligés de payer à leurs frais la dépense d'un champ de tir à la carabine, sans que le gouvernement fédéral leur soit venu en aide, a contribué pour beaucoup à dépopulariser et à entraver l'organisation de la milice de cet endroit. Je dois dire que, pour la même cause, il règne un grand mécontentement à New Westminster, où un magnifique champ de tir a été préparé pour l'exercice, et que les officiers ont dû faire préparer à leurs frais. Le coût de ces travaux s'est élevé à un peu plus de cent piastres dans chaque cas.

Je n'ai pas le moindre doute que, si ces sommes leur étaient remboursées, cela produirait le meilleur effet et ferait disparaître le mécontentement.

L'usage de l'éclairage au gaz qui a été introduit dans la salle militaire, à Victoria, est une amélioration considérable, qui a donné beaucoup de satisfaction aux militaires ici. La somme de deux cents piastres qui a été dépensée pour la réparation de la salle militaire, à New Westminster, a été suffisante pour reconstruire les fondations et nous permettre d'utiliser le bâtiment, car, je dois le dire, elle ne l'était pas auparavant.

J'ai l'honneur d'être,

Votre obéissant serviteur,

C. F. HOUGHTON, *lieut.-colonel*,

*S. A. G. District Militaire No. 11.*

A l'adjudant-général,  
Quartiers-général, Ottawa.

---

---

# RAPPORT

DU

# MINISTRE DE L'AGRICULTURE

DU

# CANADA

POUR L'ANNÉE DE CALENDRIER

1876

---

*Imprimé par Ordre du Parlement.*

---



OTTAWA :

IMPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON.

1877.



## LISTE DES ANNEXES.

1.	Rapport annuel de l'agent d'immigration à Québec.....		<i>L. Stafford.</i>
2.	do do	Montréal.....	<i>J. J. Daley.</i>
3.	do do	Toronto.....	<i>J. A. Donaldson.</i>
4.	do do	Hamilton.....	<i>John Smith.</i>
5.	do do	Ottawa.....	<i>W. J. Wills.</i>
6.	do do	Kingston.....	<i>R. Macpherson.</i>
7.	do do	London.....	<i>A. G. Smythe.</i>
8.	do do	Sherbrooke.....	<i>H. Hubbard.</i>
9.	do do	Winnipeg.....	<i>W. Hespeler.</i>
10.	do do	Halifax.....	<i>E. Clay.</i>
11.	do do	St-Jean, N.-B.....	<i>R. Shives.</i>
12.	do	du médecin de la quarantaine à la Grosse-Ile.....	<i>F. Montizambert.</i>
13.	do	do do à Pietou, N.-E.....	<i>W. E. Cooks.</i>
14.	do	do do à St-Jean, N.-B.....	<i>W. S. Harding.</i>
15.	do	de l'agent-voyageur.....	<i>John Sumner.</i>
16.	do	du médecin de la quarantaine à Halifax.....	<i>W. N. Wickwire.</i>
17.	do	de l'agent d'émigration à Anvers.....	<i>Richard Berns.</i>
18.	do	sur les colonisations spéciales au Manitoba.....	<i>C. J. Whellams.</i>
19.	do	sur la colonisation au Manitoba.....	<i>J. W. Down.</i>
20.	do	de l'agent de l'immigration islandaise.....	<i>W. C. Krieger.</i>
21.	do	du commis de malle sur steamer-poste océanique.....	<i>C. H. Tilstone.</i>
22.	do	du <i>lecturer</i> spécial sur l'immigration.....	<i>Rév. L. Taylor.</i>
23.	do	des médecins-visiteurs à Québec.....	<i>A. Rowand et C. De Guise.</i>
24.	do	de l'agent spécial d'immigration au Détroit.....	<i>R. Whiteford.</i>
25.	do	de l'agent d'immigration à Dufferin.....	<i>J. E. Tétu.</i>
26.	do	de l'inspecteur de la quarantaine des bestiaux, à Québec.....	<i>D. McEachran.</i>
27.	do	do do à St. Jean, N.-B.....	<i>R. Bunting.</i>
28.	do	de l'agent d'immigration à Hambourg.....	<i>J. G. Klotz.</i>
29.	Rapport sur la colonie islandaise.....		<i>John Taylor.</i>
30.	Rapport de l'agent en Islande.....		<i>S. Jonassen.</i>
31.	Rapport sur l'immigration canadienne au Manitoba.....		<i>C. Lalime.</i>
32.	Rapport du commis de la malle océanique.....		<i>W. F. Bowes.</i>
33.	do	do.....	<i>S. T. Green.</i>
34.	do	de l'inspecteur de la quarantaine des bestiaux à Halifax.....	<i>A. McFatrige.</i>
35.	do	de l'assistant-adjoint près les Islandais sur la petite vérole.....	<i>S. Jonassen.</i>
36.	Rapport du commis des malles anglaises.....		<i>A. Walmsley.</i>
37.	Rapport de l'agent à Londres, Angleterre.....		<i>F. J. Dore.</i>
38.	do	des agents d'Europe.....	<i>.....</i>
39.	do	de l'agent spécial d'immigration à Chicago.....	<i>A. Halvorsen.</i>
40.	Manifestes des objets envoyés à l'Exposition de l'Australie.....		<i>.....</i>



# RAPPORT

## DU

# MINISTRE DE L'AGRICULTURE

POUR

L'ANNÉE DE CALENDRIER 1876.

*A Son Excellence le très-honorable sir Frédéric Temple, comte de Dufferin, vicomte et baron Clandeboye, de Clandeboye, dans le comté Down, dans la pairie du Royaume-Uni, baron Dufferin et Clandeboye de Ballyleidy et Killeleagh, dans le comté Down, dans la pairie d'Irlande, et baronnet, chevalier du très-illustre ordre de St-Patrice et chevalier commandeur du très-honorable ordre du Bain, gouverneur-général du Canada, etc., etc., etc.*

QU'IL PLAISE A VOTRE EXCELLENCE.

J'ai l'honneur de présenter le Rapport du Département de l'Agriculture pour l'année 1876. Comme les rapports précédents, il embrasse nécessairement l'année de calendrier, au lieu de l'année fiscale, à cause de la nature des matières.

### I.—OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Les opérations du Département, jusqu'à décembre, ont eu lieu sous l'administration de mon prédécesseur, l'honorable M. L. Letellier de Saint-Just.

A la session dernière du Parlement, il a été porté deux actes qui concernent le service de ce Département: l'un (39 Vict., chap. 13) est intitulé: "Acte pour établir des dispositions pour la collection et l'enregistrement de la statistique criminelle du Canada"; et l'autre (39 Vict., chap. 30) amende "l'Acte de faillite de 1875." Le dernier contient des dispositions pour le recueillement et la publication de statistiques relatives aux faillites survenues dans les différentes provinces canadiennes.

Comme ces statistiques doivent commencer, chaque année, de l'époque du 1er octobre, et que l'année 1876 était en partie écoulée lorsque ces actes ont été sanctionnés, les premiers tableaux ne paraîtront, par la force des choses, que dans le prochain rapport départemental.

Je donne ci-dessous un état numérique des lettres reçues et des lettres envoyées par le Département durant l'année 1876 :—

Mois.	Lettres reçues.	Envoyées.
Janvier .....	1,414	1,222
Février .....	1,241	1,523
Mars .....	1,387	1,504
Avril .....	1,248	1,337
Mai .....	1,488	2,265
Juin.....	1,254	1,357
Juillet... ..	1,663	1,428
Août.....	1,350	1,536
Septembre.....	1,332	1,656
Octobre.....	1,242	1,639
Novembre.....	1,325	1,435
Décembre.....	1,618	1,608
	16,562	18,512

Le tableau suivant contient la statistique des opérations départementales de 1864 à 1876 inclusivement :—

Années.	Lettres reçues.	Lettres envoyées.	Cas de brevets, de droits d'auteur et de marques de commerce.	Chiffres totaux de l'immigration : âmes.
1864	5,422	5,152	181	40,649
1865	6,694	7,638	200	47,103
1866	7,435	8,250	337	51,794
1867	7,571	10,679	840	57,873
1868	8,696	10,299	643	71,448
1869	9,516	12,654	965	74,365
1870	11,442	20,078	1,110	69,019
1871	18,416	21,709	2,035	65,722
1872	20,271	30,261	2,215	89,186
1873	22,216	31,786	3,204	99,100
1874	17,970	22,673	3,923	89,022
1875	15,623	17,927	4,072	43,458
1876	16,562	18,512	4,389	36,549

## II.—AGRICULTURE.

Dans le rapport départemental de l'an dernier, mon prédécesseur mentionnait l'existence en Europe d'une maladie épizootique, et la vive inquiétude qu'inspirait à nos éleveurs et propriétaires de bestiaux, la possibilité d'une invasion de l'épidémie. A cette époque, toutefois, les circonstances ne demandaient pas encore l'application des mesures quaranténaires, qui sont toujours la cause de tant d'embarras et de dépense pour les particuliers et pour l'Etat.



L'observation attentive du progrès de l'épizootie et ses menaces d'invasion ont décidé mon prédécesseur à prendre, l'année dernière, les mesures préservatrices jugées nécessaires, mesures dont la sagesse ressort du fait qu'il s'est produit effectivement des cas de cette contagion, mais que les animaux atteints, ayant été séparés des autres, n'ont pas propagé le mal dans le pays.

Les mesures de quarantaine ont été prises avant l'ouverture de la campagne de navigation, en vertu d'un arrêté en conseil, daté du 20 avril 1876, conformément à l'acte (32 et 33 Victoria) relatif aux maladies contagieuses qui attaquent les animaux.

L'arrêté prohibe l'importation des bestiaux d'Europe dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de Québec, par toute autre voie que celle des ports d'Halifax, de Saint-Jean et de Québec. Il prescrit l'établissement d'une quarantaine à ces ports, et la visite des bêtes à cornes, bêtes à laine, chevaux et porcs, à leur arrivée, par des inspecteurs à nommer *ad hoc*.

Ces agents sont autorisés à visiter les bateaux, navires, waggons et autres véhicules, à surveiller le débarquement des animaux, à empêcher ou permettre leur entrée dans le pays, à désinfecter ou détruire les marchandises et objets dangereux, en un mot à faire le nécessaire pour prévenir l'introduction ou la propagation de l'épizootie.

En exécution de cet arrêté, ont été nommés inspecteurs aux ports ainsi constitués en quarantaines de bestiaux :

MM. D. McEachran et A. Waddell, à Québec; M. R. Bunting, à St.-Jean; et M. A. McFatridge, à Halifax.--Des terrains ont été affectés à la même époque, par mesure de prévoyance, à la séquestration des bêtes malades ou suspectes.

Dans les ports d'Halifax et de Saint-Jean, tout s'est réduit, pendant la durée de la campagne, aux soins d'une surveillance attentive, par suite du bon état sanitaire des arrivages; mais à Québec, les opérations ont été importantes, comme le témoigne le rapport de l'inspecteur, ci-joint en annexe.

La quarantaine de Québec a été établie à la Pointe-Lévis, dans l'enceinte de l'un des forts, sur des terrains libres, qu'on a appropriés à cet usage. Elle a reçu 448 bêtes; et les séquestrations, je suis heureux de le dire, ont eu lieu avec la plus entière approbation des importateurs, un seul excepté.

Quelques animaux qui avaient échappé à l'inspection à Québec, ont été visités à Montréal, à l'arrivée des steamers.

La dépense de cette quarantaine s'est élevée à \$2,249.24.

La mouche des patates (*Potatoe Beetle*) a continué de s'avancer vers l'est; elle a envahi la vallée de l'Ottawa, en même temps qu'elle pénétrait plus loin

que jamais au nord. Une communication émanée du gouvernement impérial, relative à l'apparition de quelques-uns de ces scarabées en Allemagne, a provoqué une enquête.

Il a été constaté qu'on en a découverts de vivants sur le pont ou parmi des objets de la cargaison de steamers à destination d'Europe, et qu'on en a saisi un, à Brème, sur une balle débarquée depuis peu. La dépêche de lord Carnarvon avait pour objet de demander quelles précautions sont ou pourraient être adoptées, de ce côté-ci de l'Atlantique, en vue de prévenir, en Europe, l'invasion de la mouche, et quels seraient les moyens à employer pour la détruire. Le rapport départemental répondant à ces questions, a décrit brièvement les habitudes, et le mode de locomotion de cet insecte, puis a indiqué les moyens qui peuvent être pratiqués pour combattre l'invasion et la propagation du fléau. Ces mesures consistent 1° à chercher et à écraser partout où on la trouve la mouche des patates; 2° à visiter souvent les champs de patates pour chercher les œufs qu'elle dépose sur l'envers des feuilles de la plante; 3° à guetter l'apparition de ses larves sur les bourgeons et le feuillage afin de les détruire avec du *vert de Paris*, la seule substance découverte jusqu'à présent qui puisse être employée efficacement, dans les grandes plantations, à détruire l'insecte à l'état de larve.

Les moyens de combattre la propagation du fléau, dans un pays envahi, se réduisent de fait à deux, qui sont fort simples :—

Ramasser à la main l'insecte et ses œufs et les détruire;

Empoisonner les larves au moyen du *vert de Paris*, délayé avec de l'eau ou mêlé avec quelque poudre sèche et appropriée.

Quant aux moyens à prendre pour prévenir l'exportation de ce continent et l'introduction en Europe de la mouche des patates, il n'en existe pas d'autre qu'une instruction générale aux préposés et agents publics dans les ports, qui leur recommande d'avoir soin de détruire tout insecte de cette espèce qui pourrait être découvert sur les quais, dans les hangars ou sur les colis à embarquer ou débarquer. Pour les assister dans ce soin, on pourrait faire un appel à la bonne volonté de toutes les personnes qui ont part aux travaux du commerce maritime.

Il est probable que, l'année prochaine et les années suivantes, la mouche des patates va poursuivre sa marche envahissante vers l'est jusqu'à ce qu'elle soit parvenue à la côte océanique, comme aux États-Unis. La dévastation ainsi étendue aboutira certainement à une désastreuse destruction des récoltes, si les campagnes ne recourent pas aux moyens indiqués ci-dessus pour arrêter les funestes progrès du fléau.

Votre Excellence est déjà instruite du succès de la section canadienne à l'Exposition internationale de Philadelphie. La quantité et la qualité des produits exposés

par le Canada y ont vivement excité l'intérêt des visiteurs de toutes les nations, et ont été mentionnées avec éloge dans les comptes-rendus de ce grand concours.

La commission nommée par Votre Excellence pour diriger l'exposition canadienne, sous la présidence d'office de mon prédécesseur, a fait un rapport spécial, dans lequel tous ses actes sont exposés.

L'automne dernier, à la suite de représentations faites au Gouvernement par une députation intéressée dans l'industrie manufacturière et le commerce, il a été décidé d'encourager une représentation du Canada à l'Exposition métropolitaine qui aura lieu à Sydney, dans la Nouvelle-Galles du Sud, au mois d'avril prochain. Cette décision a été prise sous l'autorité d'un arrêté de Votre Excellence en conseil.

M. John Lowe, secrétaire de ce Département, M. W.-H. Frazer, de Toronto, et M. James Brown, de Montréal, ont été, au mois d'octobre, chargés de présider au choix des objets admissibles.

Une circulaire a répandu l'avis que les manufacturiers et les autres personnes qui voudraient envoyer des spécimens de produits naturels et industriels du Canada à Sydney, pourraient le faire, soit par la voie de l'*Ocean Gem*, dont la partance de Montréal aurait lieu le 28 octobre, soit par celle d'un navire dont on annonçait le départ de New-York pour le 25 novembre; le Gouvernement canadien se chargeant de payer le prix du transport de tous les objets admis, des ports de Montréal et de New-York respectivement.

Malgré la brièveté du temps qu'on avait pour faire les préparatifs et les choix d'objets, l'intérêt excité par cette exposition lointaine était tel qu'il y a eu affluence de demandes, adressées tant par des exposants du concours de Philadelphie que par des manufacturiers d'Ontario, de Québec et des provinces maritimes.

Quand il s'est agi de faire choix d'objets, ou, pour parler plus exactement, d'admettre les spécimens d'objets à envoyer, il s'est trouvé qu'on ne possédait pas de renseignements positifs sur les genres de produits qui convenaient pour le commerce australien. On a dû y suppléer par une étude soigneuse de manifestes de sortie des ports de Boston et de New-York, embrassant toute la période des derniers quinze mois, et aussi par l'étude des tableaux du mouvement des importations dans les colonies australiennes. Et, dans les limites des catégories d'objets dont on avait pu constater de la sorte, soit l'exportation régulière des Etats-Unis, soit l'importation en quantités importantes dans les colonies australiennes, on a laissé une ample latitude aux producteurs canadiens à l'égard des spécimens qu'ils ont voulu envoyer à Sydney, leurs risques n'étant pas considérables, non plus, d'ailleurs, que les frais de transport imposés au Gouvernement. J'ajoute qu'on avait obtenu de très-utiles renseignements

---

d'Australiens venus à l'Exposition de Philadelphie, qui avaient indiqué divers produits canadiens dont l'envoi, à leur avis, devait être très-avantageux : il a été adressé en conséquence des spécimens de presque tous ces objets à l'Exposition de Sydney.

Les envois embarqués à Montréal sur l'*Ocean Gem* formaient deux cent huit tonneaux cubes ; ceux partis de New-York à bord de l'*Escort*, trois cent quarante et un tonneaux cubes ; de ces derniers, cent trente-deux avaient été expédiés d'Ontario par la voie du Pont-Suspendu, et deux cent neuf de l'Exposition de Philadelphie.

Le Département n'est, dans aucun cas, tenu de faire revenir au Canada les objets exposés. Au contraire, les exposants ont été informés que tous ces objets seront vendus à Sydney après la fin de l'Exposition, pour le compte des propriétaires, qui demeurent libres d'adopter et même sont invités à choisir eux-mêmes les modes de vente ; mais il est entendu que, dans le cas où des exposants n'auraient pas fait ce choix, la commission canadienne à Sydney prendra les meilleurs moyens de vendre les produits exposés. Chaque exposant a signé une formule de demande, qui constitue de sa part un consentement à la vente de tous ses produits à la clôture de l'Exposition.

Il a été impossible de charger dans l'*Escort* tous les objets envoyés de Philadelphie, et il est resté quelques caisses, qui partiront, sur le *Boynton*, à la fin de janvier. Ce dernier navire ne sera pas rendu à l'ouverture de l'Exposition ; mais on espère qu'il atteindra Sydney avant qu'elle soit finie. On a reçu de M. Jules Joubert, secrétaire de l'Exposition de Sydney, l'assurance que des arrangements exceptionnels seraient faits, pour les envois canadiens, si les circonstances le demandaient, et que, au surplus, toutes les facilités possibles seront données à notre commission pour mettre les objets dans une disposition convenable. L'appendice du présent rapport contient les manifestes des produits envoyés à Sydney. L'honorable M. John Young a été nommé commissaire exécutif, et M. James Brown, de Montréal, son adjoint. M. Augustus Morris, qui était le commissaire exécutif de la Nouvelle-Galles du Sud à l'Exposition de Philadelphie, l'honorable M. John Hay et MM. Walter Lamb et Thomas Sutcliffe Mort, de Sydney, ont été nommés commissaires honoraires.

## III.—IMMIGRATION.

Il convient de placer tout d'abord sous les yeux le tableau suivant, lequel indique le nombre total annuel des immigrants, tant passagers que colons, qui sont entrés en Canada dans la période 1868-1876, inclusivement :—

—	1868.	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.
<i>Via</i> du St-Laurent .....	34,300	43,114	44,475	37,020	34,743	36,901	23,894	16,038	10,901
<i>Via</i> du Pont Suspendu et des ponts de l'intérieur.....	36,511	30,326	23,857	27,365	49,130	50,578	39,904	18,322	13,203
<i>Via</i> des ports des prov. marit... Immig. constatée par les déclar. en douane d'objets de colons .....	637	925	687	1,337	5,313	2,659	2,114	959	1,311
						8,971	14,110	8,139	11,134
Totaux .....	71,448	74,365	69,019	65,722	89,186	99,109	80,022	43,458	36,549

Voici l'état numérique des immigrants arrivés par la voie du St. Laurent de 1854 à 1876, inclusivement :—

1854.....	53,180
1855.....	21,274
1856.....	22,439
1857.....	32,097
1858.....	12,810
1859.....	8,778
1860.....	10,150
1861.....	19,923
1862.....	22,176
1863.....	19,419
1864.....	19,147
1865.....	21,355
1866.....	28,648
1867.....	30,757
1868.....	34,300
1869.....	43,114
1870.....	44,475
1871.....	37,020
1872.....	34,743
1873.....	36,901
1874.....	23,894
1875.....	16,038
1876.....	10,901

Le nombre des immigrants arrivés dans les années 1875 et 1876, avec le projet, au rapport des agents du Département, de se fixer en Canada, est ainsi qu'il suit :

	1875.	1876.
A Québec.....	12,043	7,063
Au Pont-Suspendu .....	5,145	5,696
A Halifax (N.-E).....	709	506
A St.-Jean (N.-B).....	250	136
A Portland (Me).....		605
Au Manitoba,—immigrants venus des Etats-Unis, autres que ceux déjà inscrits à des ports canadiens et que les nationaux.....	1,096	493
	<hr/>	<hr/>
	19,243	14,499
Ayant déclaré aux douanes des objets dits de colons.	8,139	11,134
	<hr/>	<hr/>
Total des colons.....	27,382	25,633

Ces chiffres sont plus faibles que ceux fournis par les relevés de la distribution de colons opérée par les agents à Montréal, à Sherbrooke, à Ottawa, à Kingston, à Toronto, à Hamilton, à London, à Halifax, à St-Jean (N.-B.) et à Winnipeg.

Cette différence provient du fait que des immigrants, qui passent du territoire d'une circonscription sur celui d'une autre, sont inscrits dans les registres de deux agents ou même d'un plus grand nombre.

On a compté 8,091 immigrants à destination des Etats-Unis qui ont passé par le Canada, contre 9,214 l'année précédente. La plupart de ceux qui se dirigent vers les Etats de l'Ouest arrivent par la voie du Pont-Suspendu. De ces derniers, en 1876, 7,014 sont arrivés par cette voie et 1,077 par celle de Québec.

La valeur en effets mobiliers apportée par les immigrants qui ont déclaré à la douane des objets de colons, s'est élevée, en 1876, à \$358,957, contre \$435,054 en 1875. Le tableau suivant présente le nombre des arrivants aux différents ports et la valeur des effets qu'ils ont fait inscrire, en 1876 :

	Nombre d'arrivants.	Valeur des effets.
Montréal.....	3,008	\$ 74,154
Ottawa, et ports dans les limites de cette agence.....	1,665	47,641
Kingston.....	1,521	33,322
Toronto, et ports dans les limites de cette agence.....	1,802	92,596
London .....	2,390	106,579
St. Jean.....	748	4,665
	<hr/>	<hr/>
	11,134	\$358,957

Il n'est pas tenu de compte de la valeur des effets, outils, etc., qui sont apportés dans le pays par les immigrants ordinaires ; mais, sans nul doute, elle est considérable. Le montant de capitaux introduits par eux en 1876, d'après les constatations des agents, a été de \$327,248, ce qui, joint au montant d'effets déclarés à la douane, donne une valeur totale de plus de \$686,205.

Les immigrants qui entrent en Canada se divisent en deux classes : ceux qui arrivent avec le projet d'y fixer leur demeure, et ceux qui passent seulement en se rendant aux Etats de l'Ouest. Les premiers sont donc des immigrants proprement dits, et les autres des immigrants en passage. Le tableau ci-dessous indique séparément les nombres relatifs à ces deux catégories, de 1866 à 1876 inclusivement :

Années.	Immigrants en passage pour les Etats de l'Ouest.	Immigrants pour le Canada.
1866 .....	41,704	10,091
1867 .....	47,212	14,666
1868 .....	58,683	12,765
1869 .....	57,202	18,530
1870 .....	44,313	24,706
1871 .....	37,949	27,773
1872 .....	52,608	38,578
1873 .....	49,059	50,050
1874 .....	40,649	39,373
1875 .....	9,214	27,382
1876 .....	10,916	25,833

Il a été dit déjà dans les précédents rapports de ce Département, que cette statistique est basé sur des renseignements fournis par les agents départementaux et recueillis par eux dans des conditions qui ne permettent pas d'en garantir l'exactitude. Elle comprend l'immigration mennonite et l'immigration islandaise : la première forte de 1,357 âmes, la seconde de 1,156 âmes.

La décroissance dans le nombre des immigrants en 1876, comparativement aux années antérieures à partir de la Confédération, est très-marquée ; mais en examinant les deux colonnes du tableau ci-dessus, on voit que cette diminution est encore plus grande dans le nombre des immigrants en passage pour les Etats de l'Ouest que dans celui des immigrants qui se sont fixés en Canada.

Il est à remarquer que la décroissance accusée depuis 1873 a été causée par la crise commerciale et industrielle qui règne depuis lors sur ce continent et une grande partie de l'Europe ; et que l'émigration partie des ports européens et notamment l'émigration qui s'est dirigée vers notre continent, a relativement diminué plus que le nombre des colons reçus par le Canada.

En 1876, comme l'année précédente, les immigrants recrutés par la propagande départementale étaient pour la plupart des ouvriers agricoles avec familles. Ces travailleurs ont trouvé aisément à se placer dans les campagnes; et même à quelques stations, en Ontario, les agents n'ont pas pu satisfaire à la demande.

Aussi, l'on ne rapporte pas qu'il y ait eu, dans les campagnes, aucun travailleur agricole en chômage; mais les artisans et les travailleurs dans les villes ont ressenti les effets de la stagnation des affaires produite par la crise industrielle et commerciale. A Montréal, les artisans venus de France, et dont beaucoup n'étaient habitués qu'à un travail spécial, ont particulièrement souffert, et un grand nombre d'entre eux ont demandé leur rapatriement.

Le tableau suivant indique la nationalité des immigrants arrivés à Québec durant la période 1870-76 :—

—	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.
Anglais .....	20,934	17,915	14,867	18,004	13,298	7,582	4,989
Irlandais .....	2,858	2,980	3,410	4,336	2,650	1,449	808
Ecossais .....	3,279	3,426	4,165	4,665	2,562	1,816	1,009
Allemands .....	595	9,300	764	739	462	176	104
Scandinaves .....	16,780	2,999	10,148	6,447	1,407	1,201	1,157
Français et Belges .....			1,366	2,634	1,632	534	289
Autres nationalités .....	29	400	23	76			20
Islandais .....					351	22	1,167
Mennonites .....					1,532	3,258	1,358
Russes .....							20
Totaux .....	44,475	37,020	37,743	36,901	23,894	16,038	10,901

Suit un relevé des métiers ou professions des passagers d'entrepont (hommes) adultes, débarqués à Québec, même période :—

—	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.
Cultivateurs .....	4,144	2,989	2,336	1,470	1,763	1,188	510
Travailleurs .....	12,248	11,465	6,189	6,202	4,259	3,863	2,796
Artisans .....	1,717	1,674	6,809	7,662	2,773	977	491
Commerçants et employés de commerce .....	146	89	79	62	32	7	13
De professions libérales .....	10	4	14	7	1		
Totaux .....	18,265	16,221	15,427	15,403	8,828	6,035	3,810

Les deux derniers états sont relatifs au port de Québec seulement. Le Département n'a aucun moyen de classer de la sorte l'immigration qui entre par les ports de l'intérieur.



Suit un tableau numérique comparatif des immigrants (enfants pour la plupart) amenés au Canada, dans les quatre années dernières, sous les auspices et avec l'aide de sociétés de bienfaisance et de particuliers charitables :—

	1873.	1874.	1875.	1876.
Maison de réforme de Feltham.....	20	7	13	.....
“ de Red-Hill.....	12	10	5	.....
Mlle Macpherson.....	360	361	234	179
M. Middlemore.....	30	50	78	71
Mlle Rye.....	231	192	.....	.....
Fonds d'émigration des familles de la partie est de Londres				
Hon. Mme Hobart.....	242	27	25	14
Ecole d'industrie de Brighton.....	24	.....	.....	.....
Asile des garçons, Hampstead.....	24	.....	.....	.....
“ des enfants, Londres.....	56	.....	43	.....
F. McFarland.....	72	.....	.....	.....
Rév. M. Nugent, Liverpool.....	41	.....	2	1
Orphélinat pour les enfants de marins, Liverpool.....	.....	.....	.....	18
T. S. Fletcher, Dublin.....	4	.....	4	4
Institution Wandsworth, Londres.....	8	.....	6	.....
Rév. M. O'Leary, Enniskillen.....	.....	1	.....	.....
Ecole de réforme, Londres, Rév. M. Burgess.....	.....	41	.....	.....
Madame Von Koerber.....	.....	185	.....	.....
Rév. M. Williams.....	.....	19	.....	.....
Union anglaise des travailleurs agricoles.....	.....	1,267	.....	.....
Mlle Fletcher, Liverpool.....	.....	49	12	.....
Union de Dublin-Sud.....	.....	11	15	.....
Rév. M. Stevenson.....	.....	48	.....	.....
Ecole de l'archevêque de Westminster.....	.....	25	.....	.....
Etablissement Hert de réforme.....	.....	.....	3	.....
Ecole de Middlesex.....	.....	.....	2	.....
Ecole de Ready-Oak, Londres.....	.....	.....	2	.....
Asile des garçons, Kent.....	.....	.....	2	.....
Comité catholique d'émigration.....	.....	.....	39	13
Ecole de By-Fleet.....	.....	.....	5	.....
Refuge des garçons, Londres.....	.....	.....	15	.....
Maison de réforme de Kingswood, Bristol.....	.....	.....	.....	3
<b>Totaux.....</b>	<b>1,124</b>	<b>2,293</b>	<b>505</b>	<b>303</b>

A la suite de certaines assertions faites par M. Doyle en rendant compte de sa tournée au Bureau local du Gouvernement (à Londres), au sujet des enfants amenés et placés en Canada par Mlles Rye et Macpherson—et dont plusieurs sortaient de *workhouses* du Royaume-Uni,—un comité du Parlement avait émis le vœu que des personnes fussent chargés, sous la direction du Département de l'immigration, de visiter de maison en maison ces enfants. Une décision en conseil a réalisé ce vœu. MM. Donaldson, Wills, Macpherson et Clay, agents d'immigration de ce Département, ont reçu instruction de faire des tournées dans les provinces d'Ontario, de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, où les enfants sont placés. On a choisi ces agents à cause de leur expérience spéciale en fait d'immigration, et parce qu'ils étaient en état de juger de la position des enfants. Leur rapport témoigne que ceux-ci, à l'exception d'un très-petit nombre, étaient dans une situation satisfaisante: leur condition se trouvait beaucoup améliorée, et généralement

leurs patrons ou les familles qui les ont adoptés, étaient contents d'eux. Les exceptions avaient trop peu d'importance pour diminuer les avantages qui résultent, en règle très-générale, de cette immigration d'enfants, et pour le pays, si on la considère au point de vue des avantages qu'il en retire, et pour les petits immigrants eux-mêmes, dont le sort est incomparablement plus heureux.

La colonie mennonite installée dans la province de Manitoba, a reçu un nouvel accroissement par l'arrivée de 1357 Mennonites de la Russie méridionale. Une partie de ceux-ci, étant pauvres, ont été assistés, pour le passage de Hambourg, par le comité mennonite d'Ontario, au moyen d'une remise de fonds à cette place,—de \$4,451, d'après le rapport de M. Klotz; ils ont aussi reçu, pour leur établissement, une avance sur l'emprunt mennonite voté par le Parlement. Une autre partie de ces immigrants étaient porteurs d'une valeur considérable en capitaux: M. Klotz rapporte qu'ils ont fait changer par lui, à Hambourg, des roubles de Russie contre des lettres de change sur la banque de Montréal, au montant de \$170,000.

Le nombre total des Mennonites domiciliés au Manitoba est aujourd'hui de 6,147; on en attend encore d'autres. La convention faite par le Département avec les délégués qui visitèrent le Canada en 1873 s'étend jusqu'à l'année 1882, terme du délai pendant lequel le czar permet à cette population de quitter la Russie. Les rapports de ceux qui se sont établis dans le Manitoba sont satisfaisants. Leur condition est longuement décrite dans le récit d'un voyage que M. J.-W. Down, de Bristol (Angleterre), a fait au Manitoba, en vue d'examiner s'il convient pour l'établissement d'émigrants anglais.

Il s'est formé, durant l'été, une nouvelle colonie islandaise, comprenant 1,156 âmes, sur la rive occidentale du lac Winnipeg. Ces colons étaient en bon état de santé en débarquant des navires; mais à leur arrivée dans le Manitoba, plusieurs sont tombés malades; puis, aux approches de l'hiver, la variole, sous sa forme maligne, a éclaté dans l'établissement: grandes ont été les souffrances, et nombreuses les victimes. Les moyens les plus efficaces ont été pris pour prévenir la propagation de la maladie et donner le secours aux malades. Mais il a été nécessaire d'isoler cet établissement, devenu ainsi une sorte de lieu de quarantaine, en vue d'empêcher les communications avec la province de Manitoba. Il est résulté de là qu'un très-grand nombre d'hommes ont cessé d'obtenir de l'ouvrage sur les travaux du chemin de fer, où ils étaient employés auparavant, ce qui a bien ajouté aux misères de la colonie.

L'établissement de Gimli, (tel est le nom donné au premier établissement islandais), a été commencé à la suite du rapport favorable que la délégation islandaise, venue dans l'automne de 1875, avait fait de la localité. Ce rapport, qui a été publié, a servi de guide à l'immigration de 1876. Mais, comme elle est arrivée à une époque avancée de l'année, qui a été, d'ailleurs, exceptionnellement pluvieuse, elle a trouvé le

lieu peu avantageux, parce qu'il était trop humide, et s'est portée plus avant, vers le nord, sur la rive du lac. A Gimli, environ 400 acres de terre ont été mis en culture au printemps, mais la récolte a beaucoup souffert des pluies.

Les 285 Islandais qui se sont rendus à Gimli, en 1875, à l'entrée même de l'hiver, ont enduré de dures privations, à cause de l'insuffisance de leurs préparatifs et à cause de la difficulté des communications avec le Manitoba, durant cette saison, car ils se sont trouvés sans route après que le lac et la rivière Rouge ont été fermés par les glaces. Une affection scorbutique s'est alors déclarée parmi eux, et plusieurs personnes en sont mortes.

Pendant l'été et l'automne suivants, ce Département, conjointement avec le Département de l'intérieur, a fait construire une route de colonisation, destinée à relier, en hiver, les établissements islandais et la rive occidentale du lac Winnipeg avec le réseau de routes de la province de Manitoba.

Il a été nécessaire de faire une avance spéciale, à titre remboursable, aux immigrants islandais arrivés l'été dernier, et qui n'avaient pas assez de moyens pécuniaires pour se suffire jusqu'à la récolte prochaine. L'épidémie de la petite vérole a malheureusement traversé les espérances de cette colonie.

L'appendice ci-après contient un rapport du secrétaire de ce Département sur la condition et les moyens pécuniaires des Islandais arrivés en 1876; des rapports de M. Taylor, agent islandais à Gimli, et de M. Jonassen, agent-adjoint et interprète, sur le progrès et la situation de ces colons; enfin des rapports des Drs Young et Lynch sur l'existence de la petite-vérole au milieu d'eux.

L'œuvre de l'établissement des colons canadiens rapatriés a eu un heureux commencement: dans le courant de l'année, 361 de ces colons ont pris des terres, et, d'après tous les rapports ils réussissent bien et sont contents.

M. E. Jenkins, M. P., a refusé la direction de l'Office de Londres, après la réorganisation de ce bureau, mentionnée dans le dernier rapport de mon prédécesseur, et par suite de laquelle la fonction d'agent-général a été abolie; cette direction a été confiée à M. F.-J. Dore, officier de ce Département.

Le rapport annuel de M. Stafford, agent fédéral en résidence à Québec, est joint en appendice (No. 1). M. Stafford fait remarquer que toute l'immigration arrivée à Québec en 1876 est venue sur des steamers. La modicité du passage que les immigrants paient aujourd'hui sur les steamers, les avantages que ceux-ci leur offrent sous le triple rapport de la rapidité de la traversée, du confort et des conditions sanitaires, tout cela explique pourquoi la navigation à vapeur absorbe la totalité des transports. La durée moyenne des trajets par la ligne Allan a été de 10 jours et demi de Liverpool à Québec, de 9 jours et demi de Londonderry,—par les steamers Glasgow, de 13 jours et demi;—par la ligne Dominion, de 11 jours et demi de Liverpool;—et par la ligne Temperley, de 15 jours de Londres. L'immigration se composait, pour la plus grande partie, de travailleurs, et de leurs familles; elle était de bonne qualité

et saine aussi, car il n'y a eu que neuf décès en cours de voyage. Les Islandais, notamment, formaient un beau contingent de colons.

M. Daley, agent à Montréal (sans parler ici d'un nombre considérable d'immigrants en passage à sa station ou qui ne s'y sont arrêtés que pour y prendre des repas,) rapporte que 1,761 individus ont été inscrits à son agence; et que 130 d'entre eux ont été renvoyés à Portland et les autres distribués dans sa circonscription. La crise commerciale a occasionné une grande misère, suivie de maladies, parmi les immigrants français établis à Montréal, artisans pour la plupart; et 230 environ d'entre eux ont été renvoyés en France.

M. Daley ajoute qu'indépendamment des immigrants distribués par lui, l'agent du gouvernement provincial à Montréal a trouvé à placer, pendant l'année, 1,106 individus dans la ville et les environs.

M. Wills, agent à Ottawa, dit que l'immigration dans sa circonscription a compris 759 Européens et 1,665 personnes venues des Etats-Unis. Le besoin de bras a été beaucoup moindre que les années précédentes, et il en a résulté un abaissement des salaires: celui des simples journaliers a été en moyenne, d'une piastre par jour, sans la nourriture; celui des travailleurs agricoles a varié de 10 à 12 piastres par mois, avec la nourriture. La crise commerciale a été cause que les demandes de secours ont été plus nombreuses que de coutume.

M. Macpherson, agent à Kingston, fait connaître l'arrivée dans son agence de 749 immigrants par la voie du St-Laurent, et de 1,677 par celle des Etats-Unis. Le besoin de bras a été restreint; toutefois, il aurait pu placer plus de travailleurs agricoles et de servantes qu'il ne s'en est présenté, au commencement de la campagne.

M. Donaldson, agent à Toronto, tout en constatant la décroissance qui s'est produite dans le nombre des immigrants à son agence, compte néanmoins 8,937 arrivants, dont 6,374 étaient venus par la voie du St-Laurent, et 2,563 par la voie des Etats-Unis. Sur le nombre, 1,616 ont gagné les Etats de l'Ouest, les autres sont restés en Canada. Ce mouvement d'arrivée comprenait 1,335 Mennonites et 1,167 Islandais,\* ayant le Manitoba pour destination. L'agent signale le fait que 1,500 colons partis de sa station sont allés s'établir dans les concessions gratuites du district de Muskoka.

M. Smith, agent à Hamilton, rapporte que les demandes de travailleurs agricoles ont été nombreuses, et qu'il n'a eu aucune peine à placer ceux qui sont arrivés. Il dit qu'à raison de l'activité des filatures de coton, le fileurs et les tisserands ont été recherchés; et que les simples journaliers ont trouvé très-facilement de l'ouvrage sur les chemins de fer et les autres travaux publics en cours d'exécution. Il rapporte que 796 immigrants sont entrés dans sa circonscription par la voie du Saint-Laurent et 12,710 par celle du Pont-Suspendu: 6,492 de ces arrivants se sont fixés en Canada, et les autres (7,014 individus) sont passés aux Etats-Unis de l'Ouest.

\* M. Stafford, dans son rapport, dit que le nombre des Islandais débarqués à Québec a été de 1,156; mais les 11 autres peuvent s'être joints à eux à Toronto?

Au rapport de M. Smythe, agent à London, l'immigration dans sa circonscription est en diminution comparativement à l'année précédente ; mais la proportion de l'élément colonisateur a été plus grande qu'à aucune époque antérieure, ce qu'il faut attribuer à ce fait, que des familles déjà fixées au milieu de nous invitent les amis qu'elles ont laissés au pays natal à venir les rejoindre. Des immigrants arrivés pendant la dernière campagne, aucun ne se trouve sans emploi, du moins à la connaissance de l'agent ; et le nombre des travailleurs agricoles et des servantes est resté inférieur à la demande. M. Smythe a compté 2,065 arrivants à sa station ; 787 étaient venus par la voie du Saint-Laurent, et 1,278 par les États-Unis. A l'exception de 589, qui se sont dirigés vers les États de l'Ouest, les autres se sont domiciliés en Canada.

M. Hubbard, agent à Sherbrooke (Québec), a reçu 79 immigrants, qui se sont établis dans sa circonscription. La crise commerciale et industrielle a presque arrêté l'immigration dans ces localités.

M. Shives, agent à Saint-Jean (N.-B.), constate que le nombre des immigrants venus de la Grande-Bretagne est beaucoup diminué, comparativement aux années précédentes. D'après son relevé, il est entré 102 personnes par les ports canadiens ; mais l'immigration des États-Unis, composée principalement de Canadiens revenant au pays, a été nombreuse : elle a compris, avec les colons inscrits aux douanes, 914 personnes.

M. Clay, agent à Halifax, fait pareillement rapport que l'immigration s'est beaucoup ralentie. Le nombre des arrivants restés dans la province en 1875 s'était élevé à 1,259 ; il est descendu, l'an dernier, à 463.

M. J.-E. Têtu, agent à Dufferin, constate, dans son rapport, qu'il est entré à ce point dans la province de Manitoba, 348 immigrants des États-Unis, 42 des provinces canadiennes et 1,349 d'Europe. Ces chiffres, toutefois, ne comprendraient pas la totalité de l'immigration reçue durant la campagne ; car beaucoup de personnes se sont rendues tout droit à Winnipeg, et ont été distribuées de là. Il résulte de cette circonstance que les registres ordinaires des agences au Manitoba ne fournissent pas une statistique exacte de l'immigration. L'agent de Dufferin dit que les Canadiens-Français qui s'y sont rendus des États-Unis, ont, en général, bien réussi ; et qu'il a raison de croire qu'ils seront suivis par un grand nombre d'autres pendant la campagne prochaine.

M. Hespeler, agent à Winnipeg, a reçu au dépôt d'immigration, dans cette ville, 255 immigrants. Il mentionne l'arrivée de 256 immigrants des autres provinces, de 145 des États-Unis et de 19 de la Grande-Bretagne, outre une partie des contingents mennonites et islandais. Il y a eu, d'après cet agent, de 1,200 à 1,500 de ces arrivants qui n'ont pas passé par le dépôt. Il est probable que l'immigration au Manitoba, dans le courant de l'année, a été de 3,000 à 4,000 personnes, y compris les immigrants débarqués à Québec, dont l'arrivée a été constatée à ce port, et ceux fournis par les provinces canadiennes. Les deux agents au Manitoba disent que les récoltes ont, en général, été bonne, quoiqu'elles eussent été endommagées par des pluies excessives.

ETAT de la dépense totale faite par le Département, par année de calendrier,

	1870.	1871.
	\$ cts.	\$ cts.
<b>IMMIGRATION.</b>		
Agence de Québec.....	31,000 00	26,263 79
“ “ Montréal.....	2,839 43	3,933 73
“ “ Sherbrooke .....		
“ d'Ottawa .....	1,444 73	1,629 05
“ de Kingston.....	888 23	1,040 17
“ “ Toronto.....	2,584 63	2,329 24
“ d'Hamilton.....	1,152 91	1,195 40
“ de London.....		
“ d'Halifax, (N.E.).....	1,509 62	1,167 02
“ de St-Jean, (N.B.).....	1,005 25	1,139 49
Agences du Nord-Ouest :—		
Winnipeg.....		1,292 20
Gimli (Islandais) .....		
Dufferin .....		
Agent spécial chargé d'accompagner les Immig. sur les trains du G.-T. ....		
Agence de Portland.....		
“ “ Chicago .....		
“ du Détroit .....		
“ de Worcester.....		
Route de colonisation, établissement islandais.....		
Rapatriement des Canadiens.....		
Inspection spéciale des enfants amenés par Mlles. Rye, Macpherson et autres personnes.....		
Frais de transport des Mennonites.....		
Dépenses casuelles générales du service de l'immigration : warrants de passage, commission, publications relatives à l'immigration et frais de transport des Islandais.....		3,051 88
Agences européennes ; rétribution et dépenses des agents voyageurs.....	13,594 55	20,271 17
<b>A déduire par remboursement venant de Mennonites.....</b>		
<b>Totaux.....</b>	<b>56,498 09</b>	<b>63,796 22</b>
<b>QUARANTAINES.</b>		
Quarantaine de la Grosse-Ile.....	8,781 36	13,828 47
“ d'Halifax.....	2,328 56	2,844 66
“ de St-Jean, (N.B.).....	3,180 22	2,251 95
Médecins visiteurs, Québec.....	2,600 00	2,599 99
Quarantaine de Pictou.....		
“ “ Miramichi.....		
“ “ Charlottetown, (I.-P.-E.).....		
Salubrité publique, (principalement pour la quarantaine des bestiaux)....		
<b>Totaux.....</b>	<b>16,890 14</b>	<b>21,525 07</b>
Fonds votés par le parlement à titre d'aide aux provinces pour l'encouragement de l'immigration.....		
Dépense totale par la Puissance du Canada pour les service de l'immigration et de la quarantaine .....	73,388 23	85,321 28

pour les services de l'immigration et de la quarantaine, pendant la période 1870-1876.

1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
36,715 62	64,507 64	57,768 73	48,743 59	23,432 99	
7,965 93	10,179 83	9,032 94	13,412 99	16,277 56	
.....	1,591 12	1,375 31	1,141 41	829 76	
2,054 51	2,988 55	2,553 19	3,971 27	4,848 23	
1,563 81	1,918 35	1,530 78	1,837 92	2,540 02	
2,474 63	2,953 17	3,456 37	2,923 42	6,825 33	
1,167 85	1,302 16	1,631 00	1,721 59	1,511 24	
.....	725 90	1,442 59	1,700 47	2,394 36	
1,531 50	1,818 13	1,920 79	1,738 72	1,429 52	
1,141 24	1,064 63	1,132 05	1,114 46	1,071 82	
2,822 66	3,672 75	2,638 35	3,568 04	5,398 83	
.....	.....	.....	.....	*26,165 12	
.....	.....	.....	.....	3,157 68	
.....	.....	.....	.....	1,128 00	
.....	.....	.....	.....	703 18	
.....	.....	.....	.....	1,839 08	
.....	.....	.....	.....	2,664 00	
.....	.....	.....	.....	3,147 78	
.....	.....	.....	.....	5,000 00	
.....	.....	.....	.....	3,713 50	
.....	.....	.....	.....	2,592 00	
380 34	2,766 77	22,485 86	46,234 37	20,719 00	
17,941 47	53,286 27	66,943 38	67,026 43	67,933 54	
49,867 60	84,733 23	82,135 11	109,988 95	80,173 08	
.....	.....	256,279 45	305,123 63	285,499 48	
.....	.....	5,158 70	8,430 72	1,429 15	
16,121 47	234,000 93	251,120 75	296,692 91	284,065 33	
.....	.....	.....	.....	.....	
14,755 85	12,119 07	12,901 74	12,353 22	11,750 89	
3,679 22	4,287 15	3,748 91	3,403 25	3,195 83	
3,157 26	3,205 50	2,915 34	2,916 15	2,053 58	
2,599 88	2,600 00	2,600 00	2,600 00	2,399 96	
.....	210 36	686 28	732 25	700 00	
.....	269 02	891 47	1,093 79	Discontinued.	
.....	.....	245 89	803 70	899 09	
.....	4,823 83	6,302 83	1,628 13	4,474 16	
24,192 21	27,514 93	30,292 36	25,530 09	25,473 51	
70,000 00	70 000 00	.....	.....	.....	
220,316 68	331,515 86	281,413 11	322,223 00	309,538 84	

\*Ceci comprend les avances faites aux Islandais à titre remboursable.

Suit un état des dépenses faites, par l'intermédiaire de ce Département, pour services autres que de quarantaine et d'immigration, en 1876 :—

Exposition de Philadelphie.....	\$68,039 09
Archives publiques.....	215 00
Bureau de statistique à Halifax .....	4,903 26
Total.....	<u>73,157 35</u>
Prêts aux Mennonites sur la garantie d'obligations....	4,500 00
Avances pour secours aux victimes des sauterelles au Manitoba.....	48,306 00

Le crédit ouvert par le Parlement pour prêts aux Mennonites est de \$100,000 ; et la somme totale avancée jusqu'à ce jour, de \$63,400.

La dépense spéciale faite pour le rapatriement des Canadiens au Manitoba s'est élevée à \$3,713.50 en frais de transport, et à \$5,807.18 en frais d'agence. Outre le noyau de colonie dont j'ai mentionné l'installation dans cette province, et qui a été formé par les efforts de M. Lalime, beaucoup d'autres colons ont fait connaître qu'ils se proposaient d'aller s'établir au Manitoba le printemps prochain. L'appendice contient les rapports de M. Lalime et du Dr Whiteford, qui sont chargés du rapatriement des Canadiens émigrés aux Etats-Unis.

Le tableau suivant indique par année les sommes dépensées pour les transports à l'intérieur, depuis 1871 :—

En 1871 .....	\$21,112 31
1872.....	33,873 55
1873.....	60,620 31
1874.....	61,269 02
1875.....	61,735 87
1876.....	60,572 68

Les deux tiers de la dépense afférente aux transports dans les provinces de Québec et d'Ontario sont remboursés au Département.

Indépendamment de la dépense fédérale, voici les sommes consacrées par les provinces à l'encouragement de l'immigration et de la colonisation, dans les années 1875 et 1876 :—

	1875.	1876.
Ontario.....	\$ 94,060 53	\$ 45,563 01
Québec.....	39,420 00	36,375 00
Nouveau-Brunswick.....	13,035 54	7,763 93
Nouvelle-Ecosse.....	9,981 00	8,685 80
Totaux.....	<u>156,497 07</u>	<u>98,387 74</u>



Ainsi, en 1876, la dépense totalisée de la Puissance et celle des provinces, pour l'immigration et les quarantaines, se sont élevées ensemble à \$407,926.58; contre \$478,720 en 1875; \$529,236 en 1874; \$511,251 en 1873, et \$261,953 en 1872.

#### IV.—QUARANTAINES.

##### GROSSE-ILE.

Le rapport annuel du Dr Montizambert, médecin-surintendant de cette station, avec ses états ordinaires de statistique et de dépense, se trouve à l'appendice.

La saison a été exceptionnellement saine; le médecin n'a eu que deux navires à visiter. Le registre de cette année, dit-il, présente le chiffre le plus faible qui se soit encore vu depuis que la station est établie. Un seul individu—le second de la goëlette *Marie Louise*—atteint de la petite vérole, est entré à l'hôpital; il en a été congédié au bout de deux semaines. Le capitaine du navire était mort en mer de la même maladie. La goëlette et ce qu'elle contenait ont été soumis à un nettoyage général et à une complète fumigation.

Il n'y a eu aucune maladie contagieuse, ni aucun décès sur les steamers-postes.

La dépense de l'établissement, en 1876, s'est élevée à \$11,750.89.

##### ÎLE AUX PÉRDRIX, SAINT-JEAN (N.-B.)

Le Dr Harding, médecin-surintendant à l'île aux Perdrix, rapporte qu'il a visité deux navires, qu'il a fallu mettre en quarantaine et désinfecter, dans le courant de 1876. Le trois-mâts *Equator*, de Rotterdam, se présenta avec la fièvre typhoïde à son bord, un des matelots étant mort en mer de cette maladie le douzième jours après la partance. A l'arrivée, un autre homme de l'équipage était atteint de la même fièvre; on le transporta à l'hôpital, où, après avoir traîné quelque temps, il mourut. Toute précaution fut prise pour empêcher la contagion de se répandre; et le navire fut entièrement purifié et fumigé avant d'être admis en libre pratique.

Le trois-mâts *David Fleming*, de Liverpool, en arrivant, avait six hommes de son équipage malades de la petite vérole; on releva sur son livre de bord quatre décès par suite de la même maladie, arrivés en cours de traversée. Les six varioloux furent placés en hôpital et congédiés après leur guérison, sans que la santé publique eût été compromise.

La dépense de cette station pendant l'année a été de \$2,399.96.

## HALIFAX, (N.-E.)

Le Dr Wickwire, médecin de cette station de quarantaine, dit dans son rapport, 'qu'il s'est présenté, l'an dernier, très-peu de cas de maladie nécessitant la visite officielle."

Le steamer *Austrian*, de Liverpool, mit à terre un passager d'entrepont atteint de rougeole. Les autorités civiles ayant refusé d'admettre le malade à l'hôpital de ville, on le transporta à l'établissement de quarantaine, où il fut soigné jusqu'à entière guérison.

La barque *Templar*, de Montréal, à destination d'Europe, se présenta à la suite du décès d'un de ses hommes d'équipage, mort de petite vérole. Le navire fut mis en quarantaine, et il ne s'y manifesta point d'autres cas de la contagion.

La brigantine *Arctic*, qui allait à Cork, relâcha à Halifax, ayant un matelo atteint d'une fièvre ataxique, lequel mourut le soir même. Les précautions ordinaires furent prises pour prévenir toute propagation de la maladie.

A l'exception de ces cas, le port a été remarquablement exempt de maladies.

La dépense, en 1876, a été de \$3,195.83.

## PICTOU, (N.-E.)

Le Dr Cooke, médecin-visiteur, écrit qu'il n'y a pas eu de maladies infectieuses ou contagieuses à ce port.

La dépense de la station pendant l'année a été de \$700.00.

## CHARLOTTETOWN, (I.P.E.)

Il n'a pas été reçu de compte-rendu du médecin-visiteur.

La dépense de cette station de quarantaine a été de \$899.09.

## V.—RECENSEMENT ET ARCHIVES.

Le quatrième volume du Recensement était sous presse à l'époque du dernier rapport départemental, et a paru en juin dernier. Le cinquième et dernier volume est tout préparé, et on achève en ce moment la mise en tableaux pour le livrer à l'impression. Il contiendra des déductions très-complètes de l'ensemble des statistiques qui sont réunies dans les quatre volumes déjà publiés; des états de comparaison avec les dénombremens antérieurs, en ce qui regarde la propriété foncière, la marine, les terres en exploitation, les animaux et leurs produits, les produits des champs, des forêts, de la pêche et de l'exploitation des mines, les industries, etc.; ainsi que des déductions et des calculs arithmétiques de rapports, de proportions, etc. Ce volume comprendra en outre le résultat très-complet de recherches étendues sur la statistique vitale, faites tant dans les anciens documents qui ont été conservés que dans ceux de date récente. Ces compilations d'un si grand intérêt feront connaître le mouvement de progression normale et naturelle de notre population, et éclairciront plusieurs questions accessoires, qui se rattachent au sujet des naissances, de la mortalité et de la longévité.

COMPTE de la dépense relative au recensement du 1er janvier au 31 décembre 1876.

1876.	Appointe- ments des employés.	Impression, reliure et pape- terie.	Dépenses diverses.	Totaux.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Janvier .....	607 25		158 00	765 25
Février .....	577 75		58 00	635 75
Mars .....	607 25		128 00	735 25
Avril .....	592 50		90 00	682 50
Mai .....	607 25			867 25
Juin .....	592 50	1,672 10	211 50	2,024 68
Juillet .....	607 25		44 50	651 75
Août .....	607 25		30 00	637 25
Septembre .....	592 50		20 00	622 50
Octobre .....	607 25		171 50	778 75
Novembre .....	592 50		60 00	652 50
Décembre .....	607 25		30 00	637 25
<b>Totaux.....</b>	<b>7,198 50</b>	<b>1,672 10</b>	<b>1,011 50</b>	<b>9,690 68</b>

RÉCAPITULATION.

Employés .....	\$7,198 50
Impression, etc.....	1,672 10
Divers.....	1,011 50
<b>Total.....</b>	<b>\$9,690 68</b>

L'archiviste a continué de mettre en ordre et de classer les archives historiques déposées au Département: environ 40,000 lettres et pièces originales, remontant à l'année 1780, sont en état maintenant d'être reliées. La collection s'est enrichie de précieuses relations originales, contenant l'histoire jour par jour d'événements immédiatement antérieurs à la déclaration d'indépendance des Etats-Unis, ainsi que de divers autres documents d'une incontestable valeur.

## VI.— BREVETS D'INVENTION.

Le tableau ci-dessous indique les opérations du bureau des brevets, y compris les enregistrements de dessins de fabrique, marques de commerce, droits de propriété littéraire et artistique et marques de bois de construction, pendant la période de 1855-1876.

Années.	Demandes de brevets d'invention.	Brevets délinvrés.	Caveats.	Enregistrements de cessions de brevets.	Enregistrements de dessins de fabrique.	Enregistrements de marques de commerce.	Enregistrements de droits d'auteur.	Enregistrements de marques de bois de construction.	Enregistrements de cessions de droits d'auteur et de marques de commerce.	Recettes en honoraires et droits.	
										\$	cts.
1855	99	92	.....	32	.....	.....	.....	.....	.....	1,911	30
1856	120	108	.....	52	.....	.....	.....	.....	.....	2,370	50
1857	126	115	.....	54	.....	.....	.....	.....	.....	2,406	76
1858	116	98	.....	35	.....	.....	.....	.....	.....	2,105	00
1859	142	112	.....	26	.....	.....	.....	.....	.....	2,479	75
1860	170	150	.....	47	.....	.....	.....	.....	.....	2,644	07
1861	160	142	.....	56	2	3	.....	.....	.....	3,012	70
1862	180	160	.....	72	.....	17	.....	.....	.....	3,650	90
1863	207	156	.....	78	4	1	.....	.....	.....	3,759	90
1864	170	145	.....	74	1	7	.....	.....	.....	3,267	95
1865	184	162	.....	70	1	16	.....	.....	.....	3,618	76
1866	274	263	.....	126	.....	65	.....	.....	.....	6,132	78
1867	369	218	.....	193	5	54	.....	.....	.....	8,110	00
1868	570	546	.....	337	6	32	34	.....	.....	11,052	00
1869	781	580	*80	470	12	50	62	.....	.....	14,214	14
1870	626	556	132	431	24	72	66	190	.....	14,540	07
1871	279	512	151	445	22	106	115	105	.....	14,097	00
1872	752	670	184	327	17	103	87	64	11	19,578	65
1873	1,124	1,026	171	547	30	95	122	69	20	29,830	14
1874	1,376	1,249	200	711	30	163	134	41	19	34,301	98
1875	1,418	1,322	194	791	31	149	131	21	15	34,555	82
1876	1,548	1,382	185	761	47	238	178	17	33	36,187	63

Il résulte de ce tableau qu'il y a eu un plus grand nombre de demandes de brevets, ainsi que de brevets accordés, en 1876 que dans aucune des années antérieures. La recette totale en honoraires et droits, au Département, a été aussi plus forte, ayant atteint le chiffre de \$36,187.63. Il est à remarquer que cette augmentation a eu lieu malgré la continuation de la crise commerciale durant l'année.

Dix-neuf demandes de brevets ont été rejetées, en vertu de la loi qui donne le pouvoir de refuser le brevet si l'invention n'est pas nouvelle, etc. ; et, comme à l'ordinaire, dans plusieurs cas, les énonciations et descriptions ont été modifiées.

1,305 brevets ont été pris pour une durée de cinq années ; 21 pour dix ans ; et 56 pour quinze ans.

\* Il n'existait pas de dispositions touchant le caveats avant la loi de 1869.

† Ce service, avant 1868, faisait partie des attributions du Secrétaire d'Etat.

L'état suivant indique les pays de la résidence des brevetés dans les années 1874, 1875 et 1876 :—

	1874.	1875.	1876.
Canada .. .. .	528	521	575
Angleterre.....	43	44	51
Etats-Unis.....	665	748	736
France .....	3	3	8
Allemagne .....	2	2	3
Russie .....		1	.....
Autriche.....	4	.....	1
Turquie.....		1	.....
Italie.....	2	.....	.....
Suisse.....	1	.....	.....
Chili .....	1	.....	.....
Autres pays.....	.....	.....	.....
<b>Totaux.....</b>	<b>1,249</b>	<b>1,320</b>	<b>1,382</b>

Les brevetés canadiens se répartissent entre les provinces ainsi qu'il suit :

	1874.	1875.	1876.
Ontario .....	310	348	380
Québec .....	144	134	152
Nouveau-Brunswick .....	19	24	19
Nouvelle-Ecosse.....	14	14	21
Ile du Prince-Edouard .....	4	.....	.....
Colombie-Britannique....	1	1	2
Manitoba .....	.....	.....	.....
<b>Totaux.....</b>	<b>528</b>	<b>521</b>	<b>575</b>

Sur 495 brevets pris en 1871 pour une durée de 5 années, 468, dont les titulaires n'ont pas demandé la prolongation, sont éteints; de tous ceux qu'on a délivrés cette année-là 27 seulement ont été renouvelés.

Il y a eu, en 1876, quelques conflits de demandes; tous ces cas ont été décidés par arbitres, et les brevets accordés conformément aux décisions.

La salle des modèles a reçu les vitrines qui garnissaient la local de la section canadienne à l'Exposition de Philadelphie; appropriées à l'usage du musée, elles permettent de mieux classer, de mieux disposer les objets, et d'économiser beaucoup d'espace. Outre que l'apparence de la salle est plus belle, les modèles sont maintenant peu exposés à être endommagés par des mains maladroites; et l'espace économisé devra suffire, d'ici à quelque temps, pour l'installation des nombreux modèles que l'on envoie au musée.

L'usage de ces vitrines y attirera encore davantage le public, notamment les artisans et les inventeurs, qui vont pouvoir étudier, et examiner les diverses inventions avec plus de commodité. Le musée continue d'être fréquenté par de nombreux visiteurs qui y viennent faire des études.

La compagnie de lithographie Burland et Desbarats publie, en vertu d'une convention passée avec ce Département, l'*Illustrated Patent Record*, en rapport avec le *Machanics' Magazine*, d'une manière tout-à-fait satisfaisante. Ce précieux recueil illustré fait connaître au public les brevets accordés par ce Département, et l'on a raison de croire qu'il exerce une réelle et heureuse influence sur le progrès des arts industriels dans notre pays. Les éditeurs reçoivent du Département une subvention modérée pour la publication des dessins de brevets canadiens.

#### VII.—DROITS D'AUTEUR, MARQUES DE COMMERCE, DESSINS DE FABRIQUE ET MARQUES DE BOIS DE CONSTRUCTION.

Le tableau comparatif ci-dessous indique les affaires de cette division pendant la période 1868-1876 :—

	1868.	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.
Lettres recues.....	110	198	473	562	523	418	1,027	943	1,175
Lettres enregistrées.....	128	211	473	562	523	549	1,027	986	1,240
Enregist. de droits d'auteur....	34	62	66	115	87	122	134	131	178
Certificats d'enr. ".....	34	62	66	115	33	38	55	50	57
Enregis. de marq. de comm.....	32	50	72	106	103	95	163	149	238
Certificats d'enr. ".....	32	50	72	106	103	95	163	149	238
Enregis. de dessins de fabrique	6	12	23	22	17	30	30	31	47
Certificats d'enr. ".....	6	12	24	22	17	30	30	31	47
Enregis. de marques de bois.....			190	105	64	69	41	21	17
Certificats d'enr. ".....			190	105	64	69	41	21	17
Enregistrement de cessions.....					11	20	19	15	33
Recettes de droits.....	\$183	\$418	\$877	\$1,092	\$927	\$940 50	\$1339 50	\$1,175	\$1758.25

Ainsi les opérations de 1876, comparativement à celles de 1875, continuent de présenter la même augmentation que l'on a vu se produire depuis 1868.

Le nombre total des enregistrements de droits d'auteur, de marques de commerce, de dessins de fabrique et de marques de bois, s'est élevé à 480. Il se décompose comme suit: enregistrements de droits d'auteur, 161 (outre 49 certificats); de droits provisoires d'auteur, 13 (outre 7 certificats); de droits temporaires d'auteur, 4 (outre 1 certificat); enregistrements de marques de commerce, 238; de dessins de fabrique, 47; de marques de bois, 17. Le nombre total des cessions de droits de ces différentes natures qui ont été inscrites sur les registres a été de 33.

La correspondance de cette division a compris 1,175 lettres reçues et 1,240 lettres envoyées.

Les recettes d'honoraires et droits pendant l'année ont monté à \$1,758.25.

---

L'appendice contient, outre les rapports annuels ordinaires des agents départementaux du service extérieur en Canada, le rapport de M. F.-J. Dore, agent de l'émigration au Canada, en résidence à Londres, rendant compte de ses opérations durant l'année, et ceux des agents spéciaux dans le Royaume-Uni et sur le continent d'Europe, qui ont été transmis par lui. Il comprend aussi différents rapports spéciaux relatifs à l'immigration et aux mesures de quarantaine prises contre l'épizootie.

Le tout respectueusement soumis.

C. A. P. PELLETIER,  
*Ministre de l'agriculture.*

Département de l'agriculture,  
Ottawa, janvier 1877.

RAPPORT DU SECRÉTAIRE DU DÉPARTEMENT SUR LA CONDITION  
ET LES MOYENS DES ISLANDAIS VENUS DANS LES STEAMERS  
*AUSTRIAN* ET *PHŒNICIAN*.

OTTAWA, 9 août, 1876.

MONSIEUR,—Conformément à des instructions reçues de vous, pendant l'absence temporaire de l'honorable ministre de l'Agriculture, alors à l'Exposition de Philadelphie en sa qualité de président de la commission canadienne au Centenaire, je me suis transporté à Toronto, le 24 et le 31 du mois dernier, pour m'enquérir de la condition des Islandais amenés par l'*Austrian* et le *Phœnician*, de leurs moyens et des perspectives qu'ils ont devant eux. Voici les chiffres que j'ai relevés au dépôt d'immigration, en ce qui concerne les passagers islandais de l'*Austrian* :

	Ames.
Adultes, sexe masculin, mariés.....	116
“ “ féminin, “ .....	132
“ “ masculin, non mariés.....	109
“ “ féminin, “ .....	101
Enfants, de 1 à 13 ans.....	241
“ au-dessous de 1 an.....	61
Ensemble .....	760

Total équivalent, pour ce qui regarde le transport à l'intérieur, à 578 adultes et demi.

Deux nourrissons moururent dans la nuit du 25, mais, au rapport du médecin-inspecteur, ils avaient été malades depuis le départ d'Islande. Une femme souffrait d'une affection rhumatismale. Tous les autres étaient sains et robustes,—même plus que ne le sont pour l'ordinaire, pris en pareil nombre, les émigrants des Iles Britanniques.

Après m'être informé de leurs moyens, j'ai constaté qu'il y en avait parmi eux—

3 possédant (chacun).....	\$500
1 “ .....	250
1 “ .....	175
4 “ .....	150
2 “ .....	120
12 “ .....	50

Beaucoup d'autres étaient porteurs de sommes moindres; beaucoup aussi n'avaient point d'argent. La valeur totale en capitaux possédée par la troupe, après le paiement du passage océanique jusqu'à Québec et du transport transcontinental jusqu'à Gimli, s'élevait à \$4,222. Ils emportaient une grande quantité d'objets mobiliers, consistant en partie en filets de pêche, outils, etc.

Plus de la moitié de ces colons—297 adultes et demi—étaient d'abord destinés pour la Nouvelle-Ecosse; mais sur certaines représentations d'un agent du gouvernement de



cette province, on leur avait permis de se joindre à la colonie acheminée vers le Manitoba. Ces émigrants-là, sans aucune exception digne de mention, étaient dénués d'argent.

M. Jonassen, agent de ce Département, qui a été en Islande l'automne dernier, m'a dit qu'il n'avait pas donné à espérer aux immigrants, pour les décider, qu'on les soutiendrait durant l'hiver; mais il m'a déclaré que, lors de son départ du Canada pour l'Islande, il s'était formé, d'après un télégramme reçu par le Département, cette idée, que la Compagnie de la baie d'Hudson garantirait un emprunt à titre d'aide à la colonie; et il paraît avoir communiqué son impression aux immigrants. Plusieurs de ceux-ci ont laissé en Islande des objets mobiliers à vendre, dont le prix leur sera transmis.

La troupe d'Islandais arrivée à Québec sur le *Phœnician*, le 29 juillet, se composait de 402 personnes, qui se sont toutes rendues à Toronto. Il y avait 288 adultes, et 78 familles. Le médecin-inspecteur, à la station de Toronto, a visité ces immigrants qu'il a trouvés, comme ceux de la troupe précédente, vigoureux et en bonne santé.

Il y avaient en numéraire \$3,804.

On comptait 1 porteur de \$500.

1 " 480.

1 " 200.

1 " 150.

1 " 120.

6 porteurs de 100.

14 " de 90 à 50 dollars, et 15 de 40 à 20 dollars.

Nombre d'autres avaient de moindres sommes. Il y avait dans cette troupe plus de ces petites sommes que dans celle de l'*Austrian*.

Parmi les passagers du *Phœnician*, 37 adultes (48 âmes) s'étaient embarqués avec le projet d'aller s'établir à la Nouvelle-Ecosse; mais, à leur arrivée à Québec, les représentations de M. Robertson, agent de la Nouvelle-Ecosse, les avaient déterminés à changer de destination et à se rendre à Gimli.

Les passagers du *Phœnician* étaient, à tous les autres égards, dans la même position que ceux de l'*Austrian*. Ils comptaient également obtenir de l'aide sous la forme d'avances, leurs espérances étant fondées sur les mêmes assurances.

Les deux troupes avaient été munies par M. Stafford, de billets de transport pour Winnipeg par les voies de Sarnia et de Collingwood, en proportions presque égales conformément à l'instruction adressée à cet agent. Elles avaient aussi reçu des provisions et d'autres choses nécessaires. Avec votre permission, elles se sont remises en route.

Tous ces immigrants ont payé leur passage de mer depuis l'Islande, par Glasgow, jusqu'à Québec; soit £7 15 sh. sterling par adulte, sur lesquels il y a à faire, comme d'usage, en vertu du warrant, une réduction de £1 autorisée par vous. Ils ont payé de plus \$13 pour leur transport de Québec à Winnipeg, lequel coûte \$22 au Gouvernement, savoir: \$5 de Québec à Toronto et \$17 de Toronto à Winnipeg. Une partie d'entre eux, toutefois, n'avait pas de quoi payer le transport à l'intérieur.

La somme totale reçue des deux troupes par M. Stafford, à Québec, monte à \$6,964.03.

La valeur totale en numéraire qu'elles avaient en leur possession à Toronto, après avoir payé le passage océanique et le transport sur terre, était de \$8,166.

L'installation des immigrants islandais auprès de leurs compatriotes colonisés à Gimli, sur la rive occidentale du lac Winnipeg, nécessitera une avance très-considérable de fonds sur le crédit voté pour l'immigration, soit à titre d'aide pure et simple, soit à titre de prêt, pour les mettre en état d'y passer l'hiver.

Ils ne comptent pas sur l'aide gratuite. Il importe donc de décider immédiatement si l'on peut leur faire des avances à titre remboursable. Elles pourraient être garanties de la manière prévue par l'acte modificatif de l'acte concernant les terres de la Puissance (37 Vict., chap. 5, sect. 14 et 15).

Les Islandais que j'ai visités n'avaient (il n'en pouvait être autrement) aucune idée de la somme d'argent qui était nécessaire pour leur installation et leur subsistance jusqu'à la première récolte.

J'ai donc cru opportun de me procurer là-dessus des renseignements, fondés sur l'expérience de la première année des colonies mennonites au Manitoba, renseignements qui m'ont été fournis par M. J.-Y. Shantz, président du comité exécutif de l'Association mennonite d'Ontario.

Les familles mennonites comprenaient en moyenne cinq personnes; celles qui avaient des moyens ont eu au début:

1 paire de bœufs de labour.....	\$120
1 vache .....	35
1 charrue.....	25
1 chariot.....	65
1 poêle.....	25
	<hr/>
Total par famille.....	\$270

Les familles dénuées d'argent ont reçu le même mobilier, sauf qu'elles s'étaient groupées par deux, au début, pour n'en avoir qu'un seul en commun.

Les provisions de vivres consistaient presque entièrement en farine, lard et fèves ; l'approvisionnement pour la subsistance durant une année d'une colonie de 300 familles, est revenu à \$28,000, ou à \$93 par famille.

Évaluée conformément à ces données, voici quelle devra être la dépense nécessaire pour la subsistance pendant une année et pour le premier établissement des deux troupes de colons islandais :

Familles venues sur l' <i>Austrian</i> .....	116
do do le <i>Phœnician</i> .....	78
	—
Ensemble.....	194
	—
Vivres à \$93 par famille.....	\$17,942
Mise de fonds pour bœufs de labour, etc., à \$270 par deux familles réunies pour se servir en commun du même mobilier—soit 97 familles.....	26,190
	—
Ensemble .....	44,132
A déduire : argent en la possession des colons.....	8,166
	—
Somme nette nécessaire.....	\$35,966

On peut évaluer assurément à ce chiffre la somme qui sera nécessaire pour mettre ces colons en état de s'installer et de subsister jusqu'à leur première récolte. La somme, toutefois, peut être très-notablement réduite par leur travail ; il est possible aussi qu'une abondante provision de poisson, tirée du lac Winnipeg, diminuerait le coût de la nourriture. Peut-être ne faudrait-il pas aux Islandais le chariot et l'attelage coûteux des installations mennonites ; mais ils voudront avoir plus de vaches, car le lait est un des principaux aliments de ce peuple. Pour plus de sûreté, on doit donc prendre les chiffres ci-dessus tels quels pour bases de calcul.

Les Islandais qui se sont rendus à Gimli dans les derniers jours de l'automne dernier, et qui y ont passé l'hiver, ont beaucoup souffert par insuffisance de nourriture. Une affection scorbutique a fait plusieurs victimes parmi eux ; mais elle paraît avoir été en grande partie causée par une misère pareille qu'ils avaient éprouvée en Ontario, avant d'aller à Gimli. Malgré cela, ils sont contents des lieux où on les a colonisés, et de ce que leur promet l'avenir. Quelques-uns des nouveaux immigrants avaient des lettres d'eux, écrites le printemps dernier.

Nous n'avons aucune donnée pour évaluer le gain que les immigrants islandais pourront probablement faire par le travail que devront leur procurer les opérations des entrepreneurs du chemin de fer dans leur voisinage ; si le Gouvernement autorise la construction d'une route destinée à relier Gimli avec les routes de Manitoba, laquelle aurait 34 milles de longueur et coûterait, suivant l'estimatif, \$8,000, une forte partie de ce que les Islandais gagneraient dans ce travail, pourrait être assurément imputée sur les \$35,966 nécessaires pour leur subsistance jusqu'à la récolte.

---

Les deux troupes sont allées à Gimli, pourvues seulement de moyens temporaires de subsistance, et je me permets d'ajouter très-respectueusement qu'il y a nécessité urgente de prendre des mesures pour obvier aux circonstances critiques de la situation que j'ai indiquée tout à l'heure.

Pour montrer la possibilité du succès de ce système de colonisation, je puis dire que M. Shantz rapporte que les colonies mennonites sont dans un état prospère, ayant devant elles la perspective d'une récolte passant leur espérance. Les trois cents familles installées l'automne dernier à Dufferin ont 1,500 acres de terre en culture, ensemençés de blé et d'orge, principalement de blé ; elles possèdent en outre des chevaux, des bœufs, des vaches, des moutons, des porcs et des volailles. Elles ont fait peu de plantations de pommes de terre, parce que celles-ci, à l'époque des semences, se vendaient trop cher ; mais en récompense elles auront une récolte suffisamment abondante d'autres racines et de légumes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN LOWE,

*Secrétaire du Département de l'Agriculture.*

A l'honorable R. W. SCOTT, etc.,

Faisant fonction pour le Ministre de l'Agriculture.

## APPENDICE.

## ANNEXE No 1.

## RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT D'IMMIGRATION A QUÉBEC.

(M. L. STAFFORD.)

BUREAU D'IMMIGRATION DU GOUVERNEMENT,

QUÉBEC, 30 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser pour votre information mon rapport sur les opérations de l'année de calendrier 1876.

Immigration au port de Québec en 1876 :—

	Passagers de cabine.	Passagers d'entre-pont	Ensemble.
.....	2,196	8,714 9	10,910 9
A retrancher : décès en mer .....	2,196	8,705	10,901

Ce chiffre présente, comparativement à celui de 1875, une diminution de 5,137 âmes.

TABLEAU COMPARATIF DE L'IMMIGRATION DÉBARQUÉE A QUÉBEC EN 1875 ET 1876.

Pays où l'embarquement a eu lieu.	1875.		1876.		Augmentat.	Diminution.
	Passag. de cab.	Passagers d'entrep.	Passag. de cab.	Passagers d'entrep.		
Angleterre.....	1,659	10,797	1,904	5,816	.....	4,736
Irlande .....	83	1,169	98	590	.....	564
Ecosse.....	170	1,598	194	1,937	363	.....
Totaux de l'immig. partie du Royaume-Uni	1,912	13,564	2,196	8,343	363	5,300
Venus d'autres pays.....	.....	562	.....	362	.....	200
	1,912	14,126	2,196	8,705	363	5,500
	.....	1,912	.....	2,196	.....	363
	.....	16,083	.....	10,901	.....	4,937

Ainsi la diminution dans les chiffres de l'immigration partie du Royaume-Uni est de 4,937 âmes, et dans ceux de l'immigration par les ports étrangers de 200; en totalité 5,137 âmes.

Le nombre total des steamers entrés dans ce port avec passagers a été de 82; il n'est pas venu d'immigrants sur navires à voiles.

Voici la durée moyenne des traversées exécutées par les différentes lignes : Ligne Allan, par les steamers-postes, de Liverpool, 10 jours et  $\frac{1}{2}$ ; de Londonderry, 9 jours et  $\frac{1}{2}$ ; par les steamers de Glasgow, de Glasgow, 13 jours et  $\frac{3}{4}$ ; de Liverpool, 12 jours et  $\frac{1}{2}$ . Ligne Dominion, de Liverpool, 11 ours et  $\frac{1}{2}$ . Ligne Temperley de Londres, 15 jours.

Suit le nombre des passagers de cabine et d'entrepont venus par les différentes lignes de steamers —

	Passagers de cabine.	Passagers d'entrep.	Ensemble.
Par la ligne Allan—Steamers-postes.....	1,806	5,059	6,865
do : stm. de Glasgow, touchant de temps à autre à Liverpool..	194	2,280	2,474
do de steamers Dominion.....	150	866	1,016
do de steamers Temperley.....	46	138	184
Par voie des Etats-Unis.....		362	362
	2,196	8,705	10,901

Nationalité des immigrants venus par ces lignes :—

	Anglais.	Irlandais.	Ecoissais.	Allemands.	Scandinaves.	Français et Belges.	Islandais.	Mennonites russes.	Russes	Totaux.
Ligne Allan : steam.-postes de Liverpool										
Steam. de Glasgow..	4,149	688		79	990	123		816	20	6,865
et de Londonderry	163		964	7	162	11	1,167			2,474
Ligne Dominion .....	321	71	15	8	1	58		542		1,016
Ligne Temperley.....	184									184
Par voie des Et.-Unis	172	49	30	10	4	97				362
	4,989	808	1,009	104	1,157	289	1,167	1,358	20	10,901

Voici un état comparatif de l'immigration des années 1875 et 1876, répartie par nationalité :—

	1875.	1876.
Anglais .....	7,582	4,989
Irlandais .....	1,449	808
Ecoissais .....	1,816	1,009
Allemands.....	176	104
Scandinaves.....	1,201	1,157
Français et Belges .....	534	289
Islandais .....	22	1,167
Mennonites russes.....	3,258	1,358
Russes .....		20
	16,038	10,901

Sur ces 10,901 arrivants, 2,785 individus du sexe masculin, et 1,148 du sexe féminin n'étaient pas mariés.

Le tableau numérique No. 2 ci-joint indique l'émigration de 1875 et 1876 par chaque port d'embarquement.

Le tableau suivant indique les métiers et professions des passagers d'entrepont adultes du sexe masculin, d'après les listes des passagers :—

Forgeron.....	1
Charpentiers.....	2
Meublier.....	1
Employés de commerce.....	13
Conducteur de machines.....	1
Cultivateurs.....	510
Pêcheurs.....	6
Jardiniers.....	4
Travailleurs.....	2,796
Mouleur.....	1
Maçon.....	1
Artisans non désignés.....	472
Tailleurs.....	2
	<hr/>
	3,810

Le tableau No. 3 ci-joint indique les chiffres de l'immigration débarquée à Québec de 1829 à 1876, inclusivement. Cette immigration comprend 1,375,556 personnes; c'est une moyenne annuelle de 28,657 :—

Le tableau ci-dessous donne le nombre des immigrants qui ont eu pour émigrer l'assistance d'associations, etc., pendant la campagne de 1876 :—

Jours d'arriv.	Noms des navires.	Noms des personnes ou des asso- ciations qui ont envoyé des émigrants.	Emigration assistée.				Totaux.
			Homm.	Femmes.	Enfants au-dessus d'un an.	Enf. au- dessous d'un an.	
8 mai	Sardinian.....	Mlle Macpherson.....	2	3	53	5	63
8 do	do .....	M. Middlemore, Asile des En- fants, Birmingham.....	14	6	46	5	71
30 do	Moravian.....	Rév. M. Fletcher, Dublin.....		4			4
6 juin		Maison de réforme de Kings- wood, Bristol.....	3				3
9 do	Peruvian.....	Orphelinat pour les enfants de marins, Liverpool.....	4	5	8	1	18
15 do	Texas.....		7	8	37	1	53
25 do	Austrian.....	Mlle Macpherson.....	3	3	4	4	14
10 juillet	Manitoban.....	Lady Hobarts, Londres.....		1			1
30 do	Moravian.....	Rév. M. Nugent, Liverpool.....	7	3	29	2	41
1er oct.	Sardinian.....	Mlle Macpherson.....					
	Moravian.....	Comité d'Emigration Catholi- que, Londres.....	2	1	19		22
23 do	Sardinian.....	Mlle Macpherson.....					
13 nov.	Moravian.....	Comité d'Emigration Catholi- que, Londres.....	3		4		7
			45	34	206	18	303

Ce bureau a fourni à titre d'assistance des billets gratuits de transport à 5,740 individus, total équivalent à 4,392 adultes :—

	Individus	Adultes.
Hommes.....	2,226	2,226
Femmes.....	1,568	1,568
Enfants au-dessus d'un an.....	1,196	595
Enfants au-dessous d'un an.....	750	
	<hr/>	<hr/>
	5,740	4,392

Leur transport a coûté \$48,291.70, soit, en moyenne, \$8.41½ par tête, ou \$10.99½ par adulte.

Nationalité des immigrants qui ont eu cette assistance :

	Individus.	Adultes.
Anglais .....	1,869	1,449½
Irlandais.....	409	365
Ecosseis .....	494	386½
Allemands .. ..	99	76
Norvégiens.....	39	37
Français et Belges.....	317	297½
Islandais.....	1,156	834½
Russes (Mennonites) .....	1,357	946

5,740 4,392

Ils ont été expédiés aux lieux dont suivent les noms :

	Individus.	Adultes.
Cantons de l'Est.....	171	153
Montréal.....	572	526½
Ottawa .....	153	127½
Districts du Centre.....	413	299
Toronto .....	869	735½
Ouest de Toronto .....	1,046	770
Manitoba .....	2,479	1,749
Provinces maritimes.....	15	14½
Liverpool, (Angleterre) .....	14	11
Glasgow, (Ecosse) .....	2	2
Dublin (Irlande) .....	1	1
Paris (France) .....	5	3

5,740 4,392

Voici, d'après les états de mouvement sur le Grand-Tronc, les destinations générales des immigrants (passagers d'entrepont) :

	Adultes.
Townships de l'Est .....	162½
Montréal.....	744½
Total pour Québec.....	907
Ottawa, (cité) .....	137
District d'Ottawa.....	52½
Kingston, (cité) .....	31½
District de Kingston.....	374
Toronto.....	943½
Ouest de Toronto .....	1,075½
Total pour Ontario.....	2,614
Nouvelle-Ecosse .....	17½
Nouveau-Brunswick .....	3
Manitoba .....	1,756

5,297½

A ajouter ½ de ce nombre pour les enfants de tout âge

1,765

Nombre total des individus restés en Canada.	7,063
Nombre de ceux qui se sont dirigés vers les Etats de l'Est .....	100
Nombre de ceux qui se sont dirigés vers les Etats de l'Ouest (des Scandinaves pour la plupart)...	977

Adultes .....

1,077



Le tableau suivant résume toutes les dépenses faites par cette agence pour le service de l'immigration pendant l'année expirée le 31 décembre 1876 :—

Repas, aliments, secours accordés aux immigrants.....	\$1,987 18	
Frais d'agence.....	1,271 28	
Appointements du personnel.....	4,150 00	
	<hr/>	\$7,408 46
Salaires et habillement des gardiens des baraques à Lévis.	\$2,448 50	
Réparations, bois de chauffage et autres approvisionnements .....	269 58	
	<hr/>	\$2,718 08
Rétributions des médecins-visiteurs.....	\$1,800 00	
Entretien d'un équipage de chaloupe pour leur usage.....	800 00	
Fournitures de bureau.....	28 23	
	<hr/>	\$2,628 23
Transport d'immigrants.....		\$48,291 70
		<hr/>
		\$61,046 47

Le premier steamer qui a amené des immigrants, à l'ouverture de la navigation, est le *Polynesian* ; parti de Liverpool le 20 avril, il arrivait ici le 6 mai. Le dernier steamer de la compagnie—le *Manitoban*, de Glasgow,—est entré dans le port le 14 novembre.

L'immigration était de bonne qualité, et saine aussi, car il n'y a eu que neuf décès en cours de voyage.

Les médecins-visiteurs ont donné des remèdes aux personnes ayant besoin d'être médicamentées ; et les malades dont l'état réclamait d'autres soins ont été envoyés à l'hôpital des immigrants.

M. Sumner, qui témoigne pour les immigrants une bonté, une sollicitude que je ne puis trop louer, a accompagné leurs troupes en chemin de fer jusqu'aux endroits où M. Perse, agent voyageur au service de la province d'Ontario, venait prendre la conduite de ces immigrants pour ne les quitter qu'à l'Immigration-Depot à Toronto.

Les Mennonites étaient de la même classe que ceux de 1874 et de 1875 ; ils ont déclaré apporter en or et en traites sous différentes banques une valeur de \$116,032.

Les Islandais formaient un beau contingent de colons, intelligents, sains et couverts de bons vêtements. Comme il ne leur avait pas été possible de se procurer en Islande de traites sur des banques, leurs fonds consistaient en espèces danoises d'or et d'argent. A peu d'exceptions près, le pécule de chaque famille était petit.

Les fermiers et les travailleurs agricoles, ainsi que les servantes, sont toujours bien demandés, et peuvent être assurés de trouver à se placer en arrivant.

Le tout respectueusement soumis.

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

L. STAFFORD,  
*Agent d'immigration.*

A l'honorable ministre de l'Agriculture, Ottawa.

ETAT numérique des émigrants qui se sont embarqués pour le Canada; des naissances et des décès en cours de voyage et en quarantaine; des émigrants débarqués à Québec, (par sexe et par adultes et enfants), avec indication des pays d'où ils venaient; des arrivages et du tonnage des navires, de la durée moyenne des traversées, pendant la campagne de 1876.

Pays de départ.	Classe de navires.	Nombre de navires.	Durée moyenne du trajet.	Tonnage.	Nombre d'émigrants embarqués.						Nais- sances.		Décès dans la traversée.				
					Passagers de cabine.	Adultes.	Enfants de 1 à 12 ans.		Nourrissons.	Passagers d'entrepont.	Sex. ma.	Sex. fem.	Adultes.	Enfants.		Nourrissons.	Totaux.
					Sexe masc.	Sexe fem.	Sexe masc.	Sexe fem.	Sexe masc.	Sexe fem.	Sex. ma.	Sex. fem.	Sex. ma.	Sex. fem.	Sex. ma.	Sex. fem.	
Angleterre	{ Steamers	58	124	106,271	2,584	1,536	788	634	279	5,821	.....	.....	1	1	2	5	
	{ Navires à voiles	.....	.....	.....	292	220	40	26	12	590	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Écosse	{ Steamers	24	134	33,618	698	605	281	236	121	1,941	.....	.....	1	2	1	4	
	{ Navires à voiles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Allemagne	do	.....	.....	.....	236	83	19	12	12	362	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Suède et Norvège	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Par voie des États-Unis.	do	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	do	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	.....	82	.....	139,889	3,810	2,444	1,128	908	424	8,714	.....	.....	10,910	1	3	9	

\* Les vapeurs touchant à des ports d'Irlande sont compris parmi les vapeurs d'Angleterre.



TABLEAU No. 2.—ÉTAT numérique des immigrants arrivés au port de Québec, avec désignation des pays et des ports d'où ils étaient partis, pendant les campagnes de 1875 et 1876.

—	1875.	1876.	—	1875.	1876.
<b>ANGLETERRE.</b>			<b>Ecosse.</b>		
Liverpool.....	12,412	7,536	Glasgow.....	1,768	2,131
Londres.....	44	139			
Plymouth.....		45			
	12,456	7,720	Viâ des Etats-Unis.....	562	362
<b>IRLANDE.</b>					
Londonderry.....	1,022	688			
Belfast.....	230				
	1,252	688			

RÉCAPITULATION.

—	1875.	1876
Angleterre.....	12,456	7,720
Irlande.....	1,252	688
Ecosse.....	1,768	2,131
Viâ des Etats-Unis, etc .....	562	362
	16,038	10,901

TABLEAU No. 3.—ETAT comparatif numérique des immigrants arrivés au port de Québec depuis 1829 jusqu'à 1876, inclusivement.

Années.	Angleterre.	Irlande.	Ecosse.	Allemagne et Norvège.	Russie.—Mennonites.	Islande.	France et Belgique.	Autres pays.	Totaux.
1829 à 1833	43,386	102,266	20,143	15	.....	.....	.....	1,889	167,699
1834 à 1838	28,561	54,904	11,061	485	.....	.....	.....	1,346	96,357
1839 à 1843	30,791	74,981	16,311	.....	.....	.....	.....	1,777	123,860
1844 à 1848	60,446	112,192	12,767	9,728	.....	.....	.....	1,219	196,364
1849 .....	8,980	23,126	4,984	436	.....	.....	.....	968	38,494
1850 .....	9,887	17,976	2,879	849	.....	.....	.....	701	32,292
1851 .....	9,677	22,381	7,042	870	.....	.....	.....	1,106	41,076
1852 .....	9,276	15,983	5,477	7,256	.....	.....	.....	1,184	39,176
1853 .....	9,585	14,417	4,745	7,456	.....	.....	.....	496	36,699
1854 .....	18,175	16,165	6,446	11,537	.....	.....	.....	657	53,180
1855 .....	6,754	4,106	4,859	4,864	.....	.....	.....	691	21,274
1856 .....	10,353	1,688	2,794	7,343	.....	.....	.....	261	22,439
1857 .....	15,471	2,016	3,218	11,368	.....	.....	.....	24	32,097
1858 .....	6,441	1,153	1,424	3,578	.....	.....	.....	214	12,810
1859 .....	4,846	417	793	2,722	.....	.....	.....	.....	8,778
1860 .....	6,481	376	979	2,314	.....	.....	.....	.....	10,150
1861 .....	7,780	413	1,112	10,618	.....	.....	.....	.....	19,923
1862 .....	6,877	4,525	2,979	7,728	.....	.....	.....	47	22,176
1863 .....	6,317	4,949	3,959	4,182	.....	.....	.....	12	19,419
1864 .....	5,013	3,767	2,914	7,453	.....	.....	.....	.....	19,147
1865 .....	9,296	4,682	2,601	4,770	.....	.....	.....	6	21,355
1866 .....	7,235	2,230	2,222	16,958	.....	.....	.....	3	28,648
1867 .....	9,509	2,997	1,793	16,453	.....	.....	.....	5	30,757
1868 .....	16,173	2,585	1,924	13,607	.....	.....	.....	11	34,300
1869 .....	27,876	2,743	2,867	9,626	.....	.....	.....	2	43,114
1870 .....	27,183	2,534	5,356	9,396	.....	.....	.....	6	44,475
1871 .....	23,710	2,893	4,984	5,391	.....	.....	.....	42	37,020
1872 .....	21,712	3,274	5,022	4,414	.....	.....	.....	321	34,743
1873 .....	25,129	4,236	4,803	2,010	.....	.....	.....	723	36,901
1874 .....	17,631	2,503	2,491	857	.....	.....	.....	412	23,894
1875 .....	12,456	1,252	1,768	.....	.....	.....	.....	562	16,038
1876 .....	7,720	688	2,131	.....	.....	.....	.....	362	10,901
Totaux. ....	510,739	510,438	154,848	184,284	.....	.....	.....	15,247	1,375,556

Moyenne annuelle, 28,636.

L. STAFFORD,  
Agent.BUREAU D'IMMIGRATION DU GOUVERNEMENT.  
QUÉBEC, 30 décembre, 1876.

## No. 2.

## RAPPORT DE L'AGENT D'IMMIGRATION DE MONTREAL.

(M. JOHN J. DALEY.)

BUREAU D'IMMIGRATION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL,  
STATION BONAVENTURE,  
MONTREAL, 15 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser le rapport de cette agence, avec les relevés et tableaux statistiques de l'année expirée le 31 décembre dernier.

## IMMIGRANTS INDIGENTS.

V. le relevé A. J'ai fourni à dix-sept cent soixante et un (1,761) immigrants indigents des billets de transport à leurs diverses destinations par le chemin de fer du Grand-Tronc, moyennant une dépense de quatre mille huit cent vingt-sept dollars et soixante et un cents (\$4,827.61). La dépense pour repas, logement et secours en aliments a monté à quatorze cent cinq dollars et quarante-sept cents (1,405.47).

## IMMIGRANTS EN PASSAGE A MONTRÉAL.

M. T.-B. Hawson, vérificateur de la compagnie du Grand-Tronc, a eu l'obligeance de me communiquer les chiffres de l'immigration qui a passé par Montréal en se dirigeant vers l'ouest. Les voici : 1,133 individus, venus par Portland ; 11,338 venus par Québec ; ensemble, 12,471. Sur ce nombre, 1,761 seulement, dont je parle ci-dessus, m'ont demandé de l'assistance.

## DISTRIBUTION DES IMMIGRANTS.

Le relevé B fait connaître en détail la répartition de ces 1,761 immigrants indigents entre les différentes sections de mon agence.

## MENNONITES ET ISLANDAIS À DESTINATION DU MANITOBA.

D'après un compte tenu à la Jonction des Tanneries (réservée pour les immigrants), je constate que, du 20 juin au 30 août, douze cent quatre-vingt-quinze (1,295). Mennonites et onze cent soixant-quinze (1175) Islandais, ont reçu des repas à ce dépôt. Parmi cette grande multitude de gens, il n'y a eu qu'un seul décès—celui d'un petit enfant,—preuve d'un état sanitaire excellent. Selon toute apparence, ces immigrants feront d'utiles colons : ils étaient gais, robustes, résolus, industrieux, et ils avaient de l'argent pour aider à leur futur succès.

## COLONS POUR NAMUR (NOUVELLE-BELGIQUE).

J'ai expédié quatre-vingt-treize (93) Belges et Français à cet établissement de leurs nationaux : Namur (Nouvelle-Belgique). Tous se montraient pleins d'espoir et déterminés à se tailler dans le territoire qui leur a été concédé des homes pour eux et leurs familles ; ils emportaient leurs propres ustensiles agricoles et des provisions pour une année ou environ. Ce sont les meilleurs, d'entre les nouveaux immigrants belges et français, qui aient demandé à cet agence des secours ou des avis,

## RAPATRIEMENT.

La stagnation de l'industrie et du commerce, l'an dernier, a eu pour effet une grande misère, qui a été cause à son tour de maladies parmi les immigrants français à Montréal; ces malheureux ont demandé d'être rapatriés. Deux cent trente (230) immigrants, presque tous Français, se sont trouvés dans les conditions fixées par le Département, et, en vertu d'ordres directs de celui-ci, ont été renvoyés dans leurs pays.

## IMMIGRATION D'ENFANTS.

Les enfants amenés par les demoiselles McPherson et Rye ont reçu de l'assistance dans la mesure autorisée par mes instructions générales. Je crois que ces dames les ont bien placés, dans les provinces de Québec et d'Ontario.

## SITUATION FLORISSANTE ET ÉTAT SANITAIRE.

Je suis heureux de pouvoir dire que plusieurs anciens émigrés, à présent établis en Canada d'une manière permanente, ont eu le loisir et les moyens de revisiter l'Europe l'hiver dernier; ils en sont revenus avec des parents et des amis, qu'ils avaient gagnés à les suivre par les récits avantageux qu'ils leur avaient faits de notre pays. Il m'est impossible de connaître avec exactitude le nombre de ceux qui y sont attirés de la sorte; car ils ont rarement recours à moi, étant pour l'ordinaire pourvus de quelque argent et ayant fait choix d'avance d'une localité pour s'y établir.

Je n'ai eu à envoyer dans l'année que deux personnes à l'hôpital-général de Montréal, et elles en sont sorties guéries, au bout d'un jour ou deux.

## IMMIGRANTS DEMANDÉS.

Mêmes demandes que les années précédentes; aussi n'ai-je que faire de revenir là-dessus. Les bons serviteurs des deux sexes, toute sorte de travailleurs voulant gagner leur vie et améliorer leur condition, peuvent sans peine trouver de l'emploi.

Ce qu'on ne demande point, ce sont les jeunes gens qui n'ont appris qu'un travail de bureau.

M. Ibbotson, agent de la province de Québec à Montréal, a trouvé à placer 1,106 individus dans la ville et les environs. Je lui dois mille remerciements. Il est prêt, comme moi, à procurer de l'ouvrage ou des conditions à ceux, en nombre raisonnable, qui voudront travailler.

## IMMIGRATION PAR LES PORTS D'ENTRÉE.

Des relevés fournis par les douanes de ce district constatent l'arrivée de 3,008 personnes des Etats-Unis, lesquelles ont apporté, en effets mobiliers, la valeur de \$74,154. (V. l'état D.)

## REMERCIEMENTS.

J'ai bien des obligations aux présidents et aux secrétaires des sociétés nationales de la ville, à son honneur le maire, à l'actif agent du Grand-Trone et à d'autres amis qui ont prêté leur concours à l'œuvre du Département.

Le tout respectueusement soumis.

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

JNO. J. DAILEY,  
Agent d'immigration du Gouvernement fédéral,  
Montréal.

A l'honorable,  
Ministre de l'Agriculture,  
Ottawa.

RELEVÉ du mouvement de l'immigration (arrivée et départ) à l'agence d'immigration de Montréal, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876.

Immigrants arrivés par voie du St. Laurent.	Arrivés par voie des États-Unis.	Sexes.		Enfants.	Nombre total des individus.	Métiers, etc.	Nombre.	Nationalités.	Nombre.	Destinations générales par le Grand-Tronc.	Nombre.
		H.	F.								
946	815	807	609	345	1761	Artisans..... Domestiques... Travailleurs... Fermiers..... Autres*.....	607 126 431 230 367	Anglais..... Irlandais..... Écossais..... Autres†.....	947 190 99 525	Distri't d'Ottawa do Ouest..... do E.,S.E et S	235 1016 50 1761
							1761		1761		

\*Ce chiffre comprend les femmes, les familles allant rejoindre leurs maris, leurs amis, et en outre les immigrants se rapatriant.

†Ceci comprend les arrivants français, allemands, italiens, et les immigrants se rapatriant.

N. B.—Pour plus de détails en ce qui concerne la distribution, voir les états ci-après.

JOHN J. DALEY,

Agent d'immigration du gouvernement.

1er janvier 1877.

ÉTAT B.—Indiquant la distribution des 1,761 immigrants indigents par l'agence de Montréal, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876.

Destinations.	No. d'immigrants.	Destinations.	No. d'immigrants.
Acton.....	8	<i>Report</i> .....	798
Brockville.....	23	Port-Hope.....	41
Belleville.....	40	Prescott.....	8
Bowmanville.....	1	Portland, (Me).....	130
Berlin.....	16	Richmond.....	4
Cornwall.....	19	Ste-Anne.....	3
Coaticooke.....	7	St-Jean P.Q.....	12
Coteau-Landing.....	2	St-Rémi.....	1
Cobourg.....	2	St-Liboire.....	2
Guelph.....	5	St-Hyacinthe.....	1
Gananoque.....	3	Stratford.....	1
Halifax, N.-E.....	1	Sherbrooke.....	24
Kingston.....	83	Sutton.....	2
Lancaster.....	4	Sarnia.....	32
London.....	14	Toronto.....	661
Morrisburg.....	1	Trenton.....	7
Napanee.....	3	Upton.....	3
Ottawa.....	240	Waterloo, (P.Q).....	5
Oshawa.....	2	Whitby.....	26
Pointe-Lévi et Québec.....	324		
<i>A reporter</i> .....	798	<b>Total</b> .....	1,761

JOHN J. DALEY,

Agent d'immigration du gouvernement fédéral.

AGENCE D'IMMIGRATION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL,

MONTREAL, 1er janvier 1877.



## ETAT C.—Indiquant les dépenses de l'agence de Montréal en 1876.

	\$ cts.
Transport d'immigrants.....	4,827 61
Rapatriement.....	5,464 49
Repas fournis; pain, fromage et logement, à titre de secours temporaire aux émigrants indigents.....	1,405 47
Impressions, annonces, fournitures de bureau, combustible, luminaire et frais de poste.....	920 43
Réparations à station, loyer et télégrammes.....	590 76
Dépenses accessoires.....	597 81
Salaires, service de l'agence.....	2,481 00
	<b>\$16,287 57</b>

JOHN J. DALEY,

*Agent d'immigration du Gouvernement fédéral.*

MONTREAL, 1er janvier, 1877.

ETAT D.—Indiquant le nombre de personnes revenues au Canada pour s'y établir qui ont fait déclaration d'effets aux douanes. Ce sont en presque totalité des Canadiens-Français, mariés et avec familles. Il est revenu aussi un certain nombre d'individus non mariés; mais comme ils n'ont pas fait de déclaration aux douanes, leur nombre reste par conséquent inconnu.

Port d'entrée.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.	Valeur des effets déclarés à la douane.
					\$ cts.
Montréal.....	441	529	779	1,749	33,439 00
Coaticooke.....	101	96	374	571	7,848 00
Stanstead.....	34	27	135	196	4,602 00
St.-Jean, P. Q.....	78	69	330	477	27,621 00
Phillipsburg.....	5	5	5	15	644 00
Totaux.....	659	726	1,623	3,008	74,154 00

## No. 3.

## RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT D'IMMIGRATION A TORONTO.

(JOHN A. DONALDSON).

BUREAU D'IMMIGRATION,  
TORONTO, 2 janvier 1877.

J'ai l'honneur de vous soumettre mon seizième rapport annuel avec les états statistiques ordinaires.

Je regrette d'avoir à constater que les arrivées à cette agence n'aient pas été aussi nombreuses que les années précédentes ; néanmoins elles ont atteint le chiffre important de 8,937. Sur ce nombre 6,374 arrivants sont venus par la voie du St.-Laurent, 2,563 par la voie des Etats-Unis : 7,321 sont restés en Canada, et les autres, au nombre de 1,616, se sont dirigés vers les Etats de l'Ouest. Outre les arrivées à l'agence, 1,802 immigrants ont été inscrits aux ports d'entrée de mon district, ce qui porte à 10,737 le mouvement d'arrivée. (Voir les tableaux annexés.)

Ce total comprend 1,355 Mennonites et 1,167 Islandais, qui sont allés s'établir dans la province de Manitoba. Les Islandais, parmi lesquels la picotte s'est déclarée depuis, étaient dans le meilleur état de santé à leur arrivée ici. D'après tout ce que j'ai appris des Mennonites, ils sont satisfaits du pays et réussissent très-bien.

J'aimerais à pouvoir constater ici un résultat numérique plus considérable ; mais si l'on considère le ralentissement marqué qu'a subi le courant de l'émigration européenne, on verra que le Canada a eu sa bonne part d'immigrants, comparativement aux Etats-Unis et à d'autres pays. Je puis dire en toute sûreté de ceux qui ont débarqué sur nos rivages et qui se sont fixés dans le pays, qu'ils étaient tous d'une classe très-convenable ; aussi ont-ils trouvé de l'emploi dès leur arrivée.

Plusieurs petits capitalistes et fermiers, qui sont passés ici, ont acheté très-judicieusement des terres défrichées ; d'autres sont allés sur les concessions gratuites du district de Muskoka ; ils sont bien satisfaits de l'endroit, surtout depuis l'achèvement du chemin de fer du Nord jusqu'à Gravenhurst, et apprécient fort l'entreprise de bateaux à vapeur dont le capitaine Cockburn, député du district, a la direction. Quinze cents nouveaux colons, environ, sont allés se fixer dans ce district, cette année. Plusieurs venaient de la province d'Ontario, et, comme ils sont habitués à la vie du défricheur, ils ne peuvent manquer de réussir. Un grand nombre marchera sans doute sur leurs traces.

D'après les meilleures données que j'aie pu recueillir, le numéraire apporté par les immigrants s'est élevé à la somme de \$215,000. Les Mennonites avaient en argent \$120,000, les Islandais \$15,000, et ces deux groupes d'immigrants avaient fait une dépense de \$80,000 environ en achats de terres et de marchandises.

Je puis dire avec plaisir en terminant que la perspective est bien plus favorable pour l'année prochaine, car, outre que nous pouvons nous attendre à voir s'accroître le nombre des immigrants, nous aurons au printemps sur nos marchés des commerçants qui achèteront nos chevaux et nos bestiaux pour les expédier sur les marchés anglais. Ces envois mettront sous les yeux des fermiers et de ceux qui se proposent d'émigrer un échantillon de nos animaux de ferme et fourniront ainsi la preuve de la bonté de notre sol.

Tous ceux qui se sont présentés à l'agence ont été l'objet de mon attention, et j'ai observé en tout la plus stricte économie.

Le présent rapport est humblement soumis par celui qui a l'honneur de se soucrire

Votre obéissant serviteur,

JOHN A. DONALDSON,  
*Agent d'immigration.*A l'honorable Ministre de l'Agriculture,  
Ottawa.

ETAT indiquant le nombre et les destinations des immigrants expédiés de cette agence au moyen de billets de transport gratuits, pendant l'année expirée le 31 déc. 1876.

Stations.	Billets d'adulte	Stations.	Billets d'adulte
Aguincourt.....	2	Kingston.....	60
Allandale.....	1	Kleinburg.....	8
Alton.....	6	Lac Joseph.....	6
Amaranth.....	1	Lefroy.....	2
Angus.....	3	Limehouse.....	1
Arthur.....	1	Lindsay.....	23
Aurora.....	4	Listowel.....	7
Baden.....	1	London.....	125
Barrie.....	14	Malton.....	8
Beaverton.....	6	Ile Manitouline.....	6
Belle Rivière.....	4	Markham.....	104
Belleville.....	26	Meaford.....	9
Berlin.....	16	Merriton.....	6
Bertie.....	2	Millbrook.....	1
Bolton.....	5	Mimico.....	3
Bracebridge.....	140	Mono-Road.....	3
Bradford.....	40	Montréal.....	43
Bramley.....	1	Mount-Forrest.....	13
Brampton.....	71	Napanee.....	3
Brantford.....	8	New castle.....	6
Brockville.....	7	Newmarket.....	9
Bronte.....	6	Niagara.....	2
Bruce Mines.....	2	Norval.....	3
Carlton.....	4	Oakville.....	15
Cannington.....	3	Orangeville.....	11
Charleston.....	1	Orillia.....	40
Chatham.....	14	Oshawa.....	3
Chatsworth.....	11	Ottawa.....	7
Clifton.....	17	Owen-Sound.....	43
Clinton.....	2	Paisley.....	1
Coboconk.....	15	Palmerston.....	3
Cobourg.....	12	Parry-Sound.....	27
Colborne.....	2	Peterboro'.....	3
Collingwood.....	42	Petrolia.....	20
Cornwall.....	6	Port-Credit.....	11
Davenport.....	5	Port-Carling.....	9
Duffins Creek.....	2	Port-Elgin.....	4
Dundas.....	4	Port-Hope.....	5
Eastwood.....	2	Port-Union.....	1
Elora.....	2	Prescott.....	6
Exeter.....	4	Québec.....	5
Fergus.....	1	Richmond-Hill.....	3
Flesherton.....	11	Rockwood.....	2
Galt.....	7	Rosseau.....	47
Georgetown.....	7	Sarnia.....	13
Gilford.....	6	Scarboro'.....	1
Glencoe.....	3	Sherbrooke.....	5
Goderich.....	11	Shelburne.....	6
Goodwood.....	3	Southampton.....	10
Gravenhurst.....	44	Stayner.....	6
Grafton.....	2	St.-Catherines.....	56
Guelph.....	16	St.-Marys.....	1
Grimsbv.....	1	St.-Thomas.....	2
Hamilton.....	137	Strathroy.....	1
Hamburg.....	6	Stratford.....	9
Harriston.....	2	Stouffville.....	2
Hawkstone.....	3	Tavistock.....	2
Humber-Summit.....	1	Teeswater.....	2
Holland-Landing.....	1	Thornburg.....	2
Ingersoll.....	3	Thornhill.....	10
Jordan.....	21	Thorold.....	4
Kerwood.....	1	Trenton.....	1

ÉTAT indiquant le nombre et les destinations des immigrants expédiés de cette agence au moyen de billets de transport gratuits, etc.—*Fin.*

Stations.	Billets d'adulte.	Stations.	Billets d'adulte.
Unionville .....	1	Whitby.....	3
Victoria-Road.....	1	Windsor.....	13
Waldemar.....	1	Woodbridge.....	7
Walkerton.....	2	Woodstock.....	8
Waterdown.....	1	Wroxeter.....	2
Watford.....	2	Wyoming.....	3
Wellington-Square.....	4		
Weston.....	2	Total.....	1,606
Widder.....	5		

### PORT DE TORONTO.

ÉTAT indiquant le nombre des immigrants arrivés au port de Toronto dans l'année expirée le 31 décembre 1876 ; leur nationalité et la valeur des effets déclarés par eux à la douane du port.

Nationalité.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Valeur.
				\$ cts.
Anglais .....	103	98	142	18,310 00
Irlandais .....	28	23	40	1,205 00
Ecossais .....	14	11	27	3,616 00
Américains (Etats-Unis).....	123	118	120	23,095 00
Français .....	4	5	5	330 00
Allemands .....	21	24	28	2,740 00
Russes.....	3	3	7	190 00
Canadiens.....	2	2	1	1,150 00
Gallois.....	2	2	4	166 00
	300	286	374	50,802 00

PORT DE TORONTO,  
30 décembre 1876.

JAMES G. SMITH.  
*Percepteur des douanes.*

## PORT DU FORT-ÉRIÉ.

ETAT indiquant le nombre des immigrants entrés au Canada par ce port, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876; leur nationalité, et la valeur des effets déclarés par eux à la douane du port.

Nationalité.	Nombre d'individus.	Valeur déclarée.
		\$ cts.
Americains.....	140	8,325 00
Allemands.....	91	4,140 00
Canadiens.....	42	2,115 00
Ecosseis.....	32	1,770 00
Anglais.....	48	1,760 00
Irlandais.....	27	945 00
Français.....	7	100 00
	387	19,155 00

RICHARD GRAHAM,  
*Percepteur.*

## PORT DE CLIFTON.

ETAT indiquant le nombre des déclarations faites à la douane de ce port par des colons venant des Etats-Unis et d'autres pays, le nombre de ces colons et la valeur des effets apportés par eux, du 1er janvier au 31 décembre 1876.

Pays d'origine.	Nombre de déclarations d'effets de colons à la douane.	Nombre d'adultes du sexe masculin.	Nombre d'adultes du sexe féminin.	Nombre d'enfants au-dessous de 14 ans.	Nombre total d'individus.	Valeur déclarée des effets ainsi importés.
						\$ cts.
Janada.....	37	37	37	63	137	4,928
Etats-Unis.....	34	35	35	56	126	8,040
Irlande.....	11	19	14	16	49	1,965
Angleterre.....	18	22	22	31	75	3,765
Ecosse.....	8	9	9	17	36	2,176
Allemagne.....	7	7	7	7	23	1,550
Suède.....	1	1	1	4	6	15
France.....	1	1	2	.....	3	200
	117	135	126	194	455	22,639

DOUANE,  
PORT DE CLIFTON,  
30 décembre 1876.

WM. LEGGETT,  
*Percepteur.*

RAPPORT DE L'AGENCE DE TORONTO, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE  
31 DÉCEMBRE 1876.

1. Faites connaître le nombre et la nationalité des immigrants arrivés à votre agence, les voies par lesquelles ils s'y sont rendus, et leurs destinations probables.

Nationalité.	Via du St. Laurent.	Via des Etats-Unis	Totaux.	Restés en Canada.	Passés aux Etats-Unis
Anglais.....	1,478	325	1,803	1,803	.....
Irlandais.....	487	98	585	585	.....
Ecoossais.....	400	50	450	450	.....
Allemands.....	753	100	853	18	840
Norvégiens.....	724	55	779	3	776
Canadiens-Français.....	.....	100	101	100	.....
Mennonites russes.....	1,355	.....	1,355	1,355	.....
Islandais.....	1,167	.....	1,167	1,167	.....
Suisses.....	5	33	38	38	.....
	6,374	761	7,135	5,519	1,616
Entrés par le port de Fort-Erié.....	.....	387	387	387	.....
do do Clifton.....	.....	455	455	455	.....
do do Toronto.....	.....	960	960	960	.....
Totaux.....	6,374	2,563	8,937	7,321	1,616

2. Quelle était la condition générale des immigrants ? Combien d'entre eux vous ont demandé assistance ? Combien ont été assistés ? et qu'est-ce que vous avez fait d'eux ?—Condition bonne. 1,772 ont demandé de l'assistance, et ont été expédiés à leurs diverses destinations par les chemins de fer les plus proches, à savoir : 992 hommes, 319 femmes et 461 enfants ; ensemble 1,772.

3. De quels bras a-t-on le plus besoin dans votre circonscription ? Combien d'individus des deux sexes trouveriez-vous probablement à y placer ?—A cette époque de l'année, la demande de bras, à l'exception des domestiques, est très-faible ; mais nul doute qu'au printemps les travailleurs agricoles et autres ne soient aussi recherchés que jamais.

4. Quel est, aussi approximativement qu'il vous est possible de le savoir, la somme de capitaux introduits dans votre circonscription par les immigrants ? Combien de ceux-ci ont acheté des terres ou se sont établis, et dans quelles localités ? Ajoutez les observations et les propositions que vous jugerez utiles.—La somme de capitaux introduits pendant l'année peut être évaluée à quelque \$250,000 ; sur cette somme \$120,000 ont été emportés au Manitoba par les Mennonites et \$15,000 par les Islandais ; le surplus—\$80,000—, en la possession d'immigrants sortis du royaume-Uni, a été employé pour la plus grande partie à acheter des terres dans les townships autour de Toronto.



## TAUX moyens des salaires payés aux travailleurs, artisans, etc.

	Par jour.	Par mois, avec la pension.		Par jour.	Par mois, avec la pension.
HOMMES.	\$ cts.	\$ cts.	HOMMES.— <i>Suite.</i>	\$ cts.	\$ cts.
Belieurs et imprimeurs.....	1 25	15 à 20	<i>Fonderies et ateliers de construction.</i>		
Forgerons.....	1 25	15 à 20	Fabricants de chaudières.....	1 75	25 à 30
Boulangers.....	1 25	15 à 20	Ajusteurs.....	1 75	25 à 30
Brasseurs.....	1 25	15 à 20	Mouleurs.....	1 75	25 à 30
Bouchers.....	1 25	15 à 20	Fabricants de patrons.....	2 00	25 à 30
Briquetiers.....	2 00	35 à 40	Riveurs.....	1 75	25 à 30
Briqueteurs et maçons.....	2 50	35 à 40	Tourneurs.....	1 75	25 à 30
Menuisiers, (maisons).....	1 50	20 à 25			
" (voitures).....	1 50	20 à 25	<i>Fabriques de lainages.</i>		
Meubliers.....	1 50	20 à 25	Cardeurs.....	1 25	15 à 20
Tonnelliers.....	1 50	20 à 25	Dessinateurs.....	1 25	15 à 20
Cochers et grooms.....	1 00	15 à 20	Teinturiers.....	1 25	15 à 20
Corroyeurs.....	1 25	15 à 20	Finisseurs.....	1 25	15 à 20
Mécaniciens-cond., p. voyage.	1 00	12 à 16	Foulonniers.....	1 25	15 à 20
Trav. agricoles, expérimentés	0 75	10 à 12	Fileurs.....	1 25	15 à 20
" ordinaires.....	0 75	10 à 12	Ourdisseurs.....	1 25	15 à 20
Jardiniers.....	1 25	15 à 20	Tisserands.....	1 25	15 à 20
Ouvriers-const. de moulins...	1 50	20 à 25	Défricheurs.....	1 25	15 à 20
Meuniers.....	1 50	20 à 25			
Peintres de bâtiments.....	1 50	20 à 25	<i>Filatures de coton.</i>		
" voitures.....	1 50	20 à 25	Cardeurs.....	1 00	12 à 15
Plâtriers.....	2 00	30 à 35	Surveillants.....	1 25	15 à 20
Plombiers.....	1 50	20 à 25	Tisserands.....	1 25	15 à 20
Cordonniers.....	1 50	20 à 25			
Sciurs de bois.....	1 25	15 à 20	<i>FEMMES.</i>		
Ouvriers de navires.....	1 25	15 à 20	Cuisinières.....		8 à 10
Tailleurs de pierres.....	2 50	35 à 40	Filles de laiterie.....		6 à 8
Selliers.....	1 50	20 à 25	Couturières et modistes.....		6 à 8
Chauffeurs, chemins de fer.....	1 25	15 à 20	Servantes de maison.....		6 à 9
Tanneurs.....	1 25	15 à 20	Blanchisseuses.....		8 à 10
Tailleurs.....	1 25	15 à 20	Ouvrières en tissage.....		6 à 8
Ferblantiers.....	1 25	15 à 20			
Finisseurs de voitures.....	1 50	20 à 25			
Charrons.....	1 50	20 à 25			
Forgerons-finisieurs.....	1 50	20 à 25			

Le prix de la pension par semaine est de trois dollars.



## No. 4.

## RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT D'IMMIGRATION D'HAMILTON.

(M. JOHN SMITH.)

BUREAU DE L'IMMIGRATION,  
HAMILTON, 9 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport pour l'année expirée le 31 décembre 1876.

Il y a eu de nombreuses demandes de travailleurs agricoles et de servantes ; ceux qui sont arrivés ici étant en général d'une bonne classe, je n'ai eu aucune peine à les placer. Les individus industriels et rangés ont bien réussi, comme vous le verrez par les lettres ci-après, où plusieurs me demandent des renseignements sur les concessions gratuites. A ces lettres j'en joins une du maire de la ville, qui fait voir le succès des immigrés dans leur pays d'adoption.

A raison de la grande activité des filatures de coton, les fileurs et les tisserands ont été recherchés ; il m'a été facile aussi de procurer de l'emploi dans les fabriques de lainages aux ouvriers exercés. Je n'ai eu de la difficulté qu'à l'égard de certains artisans, les tourneurs, par exemple ; toutefois, j'ai pu les placer presque tous. Les simples journaliers étaient fort demandés pour travailler sur les chemins de fer et les autres ouvrages publics en cours d'exécution.

Depuis mon dernier rapport, plusieurs nouvelles branches d'industrie ont été introduites à Hamilton. Les principales de ces entreprises sont—l'établissement de l'*Hamilton Tool Company*, qui construit des ponts métalliques pour chemins de fer et routes ordinaires,—et la maison T. Cowie et Cie, laquelle vient d'ériger des usines pour la confection des tuyaux de fonte de grandes dimensions. Ces créations ont encore accru le besoin de bras.

L'immigration a été saine ; très-peu de cas de maladie, et nul décès, à ma connaissance.

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

JOHN SMITH,  
*Agent d'immigration.*

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

ETAT A—Mouvement de l'immigration (arrivées et départs) à l'agence d'Hamilton, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876.

Nationalité.	Viâ du St. Laurent.	Viâ du Pont Suspendu.	Totaux.	Restés en Canada.	Passés aux Etats de l'Ouest.
Anglais.....	583	2,770	3,353	2,381	972
Irlandais.....	93	164	257	257	.....
Ecossois.....	48	175	223	223	.....
Allemands.....	43	6,517	6,560	653	5,907
Citoyens des Etats Unis.....	.....	2,708	2,708	2,708	.....
Canadiens.....	.....	197	197	197	.....
Autres nations.....	29	179	208	73	135
1876.....	796	12,710	13,506	6,492	7,014
1875.....	1,810	12,745	14,555	6,955	7,600
Diminution.....	1,014	35	1,049	463	586

ETAT B—Indiquant le nombre d'immigrants pauvres secourus, le nombre de repas et de bons de logement fournis, et le nombre de billets gratuits de transport par chemin de fer et bateaux délivrés à l'agence de l'immigration d'Hamilton, pendant l'année 1876.

1876.	Nombre d'immigrants indigents.	Nombre de billets de transport gratuits.	Nombre de bons de logement gratuits.	Nombre de repas.
Janvier.....	36	37	36	110
Février.....	41	34	41	150
Mars.....	20	21	20	72
Avril.....	36	34	32	108
Mai.....	184	72	287	997
Juin.....	153	54	173	579
Juillet.....	78	56	55	181
Août.....	70	66	29	116
Septembre.....	62	53	39	156
Octobre.....	45	37	11	69
Novembre.....	51	77	24	101
Décembre.....	26	30	11	45
	802	571	758	2,684

ETAT C.—Indiquant les lieux dans lesquels les immigrants ont été placés par les soins de l'agent de l'immigration d'Hamilton, pendant l'année expirée le 31 déc. 1876.

LIEUX DE DESTINATION.	Nombre d'immigrants.	LIEUX DE DESTINATION.	Nombre d'immigrants.
Brant .....	58	Montréal .....	5
Bruce .....	125	Norfolk .....	22
Carlton .....	10	Oxford .....	190
Dumfries .....	24	Ontario .....	108
Essex.....	122	Peel .....	16
Frontenac.....	8	Perth .....	36
Grey .....	28	Simcoe.....	31
Halton .....	38	Wellington.....	89
Huron .....	26	Waterloo.....	123
Haldimand .....	43	Wentworth.....	3,161
Kent.....	81	Welland.....	395
Lambton .....	62	York .....	849
Lincoln .....	556		
Middlesex.....	69	Total.....	6,492
Muskoka.....	217		

ETAT D.—Indiquant le nombre et les destinations des immigrants expédiés de l'agence d'Hamilton au moyen de billets gratuits de transport, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876.

LIEUX DE DESTINATION.	Nombre d'immigrants.	LIEUX DE DESTINATION.	Nombre d'immigrants.
Belleville.....	2	Montréal.....	5
Belle-Rivière.....	1	Mandamin .....	1
Brownsville.....	6	Moorefield.....	2
Braoebridge.....	9	Niagara.....	4
Brantford.....	5	Norval.....	1
Brampton.....	2	Napanee.....	2
Bronte.....	2	Oshawa.....	1
Brussels.....	4	Owen Sound.....	1
Bluevale.....	1	Port Perry.....	1
Clifton.....	34	Paisley.....	3
Chippawa.....	1	Palmerston.....	3
Collingwood.....	4	Paris.....	23
Chatham.....	1	Prescott.....	2
Caledonia.....	10	Queenston.....	2
Dundas.....	28	Rentinville.....	1
Dunnboro.....	2	Rymal.....	1
Deans.....	1	Rosseau.....	1
Drayton.....	5	St. Catherine.....	26
Elora.....	1	St. Thomas.....	8
Essex Centre.....	16	St. Marys.....	5
Fort Erié.....	10	Shelburne.....	2
Fergus.....	2	Simcoe.....	3
Galt.....	5	Southampton.....	5
Guelph.....	8	Sarnia.....	3
Gravenhurst.....	47	Schomberg.....	1
Goderich.....	1	Strathroy.....	1
Grimsby.....	1	Stratford.....	5
Harriston.....	10	Stevensville.....	1
Hornsbury.....	1	Seaforth.....	3
Hespeler.....	1	Toronto.....	88
Hagersville.....	10	Windsor.....	27
Ingersoll.....	4	Whitby.....	1
Jarvis.....	5	Waterdown.....	1
Kincardine.....	4	Winona.....	2
Kingston.....	2	Woodstock.....	2
London.....	62	Woodville Junction.....	1
Listowel.....	2	Wingham.....	2
Lyden.....	2	Wellington Square.....	5
Merriton.....	7		
Melton.....	1	Total.....	571
Mildmay.....	4		

ETAT E.—Indiquant les sommes de capitaux apportés en Canada par les immigrants et colons qu'a reçus l'agence de l'immigration d'Hamilton dans les années 1875 et 1876.

Mois.	1875.	1876.	Augmenta- tion.	Diminution.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
Janvier.....	8,000 00	11,935 00		
Février.....	7,210 00	27,015 00		
Mars.....	36,087 00	20,740 00		
Avril.....	29,029 00	35,710 00		
Mai.....	32,495 00	51,995 00		
Juin.....	28,955 00	33,500 00		
Juillet.....	29,225 00	33,370 00		
Août.....	22,195 00	43,370 00		
Septembre.....	34,000 00	18,605 00		
Octobre.....	36,115 00	28,443 00		
Novembre.....	16,720 00	21,730 00		
Décembre.....	51,478 00	16,216 00		
	829,519 00	342,629 00	13,110 00	

JOHN SMITH,  
*Agent d'immigration.*

ETAT F.—Détail des dépenses de l'agence d'Hamilton, pendant l'année expirée fin décembre 1876.

Détail.	Montant.		Total.	
	\$	cts.	\$	cts.
Appointements de l'agent.....	1,000	00		
do de l'interprète.....	300	00	1,300	00
Combustible.....	46	00		
Fournitures de bureau et impressions.....	21	26		
Frais de port et télégraphie.....	39	36		
Nettoyage du bureau et des baraques.....	13	50		
Frais de voyage.....	36	25		
Comptes accessoires.....	24	83	180	20
Comestibles et logements.....	688	20		
Transports en chemins de fer d'immigrants pauvres.....	427	37		
Frais de voiture pour le transport d'immigrants et de bagages.....	18	25	1,133	82
			2,614	02

JOHN SMITH,  
*Agent d'immigration.*

PORT COLBORNE, 6 janvier, 1877.

CHER MONSIEUR.—Voudriez-vous être assez bon pour me donner des renseignements sur les terres des concessions gratuites, et me dire comment on peut s'y rendre.

Je suis venu en Canada dans le steamer le *Peruvian*, sous les auspices de M. Banks, agent canadien à Boston (Lincolnshire); et je suis heureux de vous annoncer que nous avons bien réussi depuis que vous nous avez placés dans le township d'Ulverston; nous nous félicitons beaucoup d'être venus, puisque nous trouvons la prospérité dans notre patrie d'adoption. Je vous écris en mon nom et au nom de sept autres familles qui voudraient aller prendre des terres dans les concessions gratuites. Comme nous avons les premiers bestiaux d'une exploitation agricole, nous désirerions savoir de vous si nous ferions bien de les y emmener.

J'ai laissé au pays natal un fils et une fille que j'espère pouvoir faire venir auprès de nous.

Soyez assuré que nous n'oublierons jamais les obligations que nous vous avons.

Votre dévoué serviteur,

GEORGE COMPTON.

JOHN SMITH, écuyer,  
Agent d'immigration,  
Hamilton.

BROWNSVILLE, TOWNSHIP DEREHAM, 3 janvier 1876.

MONSIEUR,—Nous sommes venus ici sous la direction du Département de l'immigration, il y a deux ans; nous sommes les gens de Joseph Arch. A notre arrivée à Hamilton, vous nous avez placés nous et nos familles; et nous avons le plaisir de vous faire savoir que nous avons bien réussi et mieux même que nous l'espérons; aussi conseillons-nous à nos amis de venir au Canada, en leur disant que c'est un pays avantageux aux travailleurs agricoles.

Nous vous écrivons pour vous demander des renseignements sur les concessions gratuites de terres que fait le gouvernement; car chacun de nous a pu épargner une petite somme d'argent qui lui permettrait de pourvoir à ses premiers besoins après avoir obtenu une concession de terre.

Nous vous remercions de la bonté que vous avez eue pour nous à notre arrivée à Hamilton, et nous vous souhaitons une heureuse année.

Vos humbles serviteurs,

WM. COMPTON,

Précédemment d'Avon (Wiltshire.)

WM. FRY,

Du même endroit,

CHAS. ROOKE,

Précédemment de Spelsbury (Oxfordshire.)

M. JOHN SMITH,  
Agent d'immigration, Hamilton (Ontario.)

MAIRIE, HAMILTON (ONT), 8 janvier 1877.

CHER MONSIEUR.—En réponse à votre lettre du 2, j'ai l'honneur de vous informer que je n'ai reçu, pendant l'année 1876, aucune demande d'assistance pour des immigrants, et qu'il n'y en a pas d'indigents dans la ville en ce moment, que je sache.

J'éprouve une vive satisfaction à vous dire que depuis votre nomination à l'agence d'immigration, les arrivants ont été l'objet de soins si empressés de votre part qu'ils n'ont pas eu besoin de solliciter le secours de notre municipalité.

Votre tout dévoué,

GEO. ROACH.

Maire

M. JOHN SMITH,  
Agent d'immigration, Hamilton.

## No. 5.

## RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT D'IMMIGRATION D'OTTAWA.

(M. W.-J. WILLS.)

BUREAU D'IMMIGRATION DU GOUVERNEMENT,  
OTTAWA, 1er janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre un compte-rendu des opérations de cette agence pendant l'année expirée le 31 décembre 1876.

Voici les chiffres de l'immigration dans ma circonscription :

Emigrants européens.....	769
do des Etats-Unis.....	1,665
Total.....	2,534

La valeur des effets de ceux des Etats-Unis, autant qu'elle a pu être constatée aux douanes, s'élevait à \$47,641.00

A ces immigrants il en faudrait ajouter nombre d'autres arrivés dans la ville ou le district, qui ne se sont pas fait connaître à cette agence. Pour ces derniers, ce n'est que quand ils tombent dans la misère ou viennent à manquer de travail, que je puis avoir connaissance d'eux.

Pendant l'année, des secours temporaires ont été accordés à 959 individus, équivalents à 813 adultes, dans l'indigence, moyennant une dépense de \$2.67 par adulte.

Nationalité.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.
Anglais .....	164	116	196	476
Irlandais.....	81	92	51	224
Ecossois.....	16	6	7	29
Allemands.....	28	22	27	77
Français.....	96	26	8	130
Suédois.....	10	10	3	23
	395	272	292	959

Par suite de la violente crise commerciale qui s'est fait sentir toute l'année, et plus particulièrement dans les premiers mois, où presque tous les travaux publics ont été arrêtés, beaucoup d'immigrés se sont trouvés réduits au dénûment. La plupart de ceux qui ont reçu des secours étaient arrivés dans l'année; toutefois, on a cru devoir étendre cette assistance à quelques immigrés de l'année précédente, mais en usant de circonspection et seulement dans des cas urgents. Ces secours ont été accordés dans les mois d'hiver.

Le besoin de bras a été moindre de beaucoup que les années précédentes; il en a résulté un abaissement des salaires. Les arrivants ont trouvé, cependant, de l'emploi, après une attente tantôt courte tantôt longue, selon les occasions. Le salaire par mois des travailleurs agricoles a varié de \$10 à 12, avec la nourriture. Celui des simples journaliers a été, en moyenne, de \$1.00 par jour sans la nourriture. Quand il se présentait des immigrants qu'il m'était impossible de placer dans ma circonscription, je les envoyais ailleurs.

Les servantes de maison n'ont pas été en aussi grand nombre que les années précédentes, et elles ont aussi été moins recherchées. Leurs gages ont varié de \$4 à \$6 par mois. Un bon nombre de celles qui se sont engagées n'avaient point été en service auparavant; et comme elles ne donnaient point satisfaction, elles ont dû changer souvent de place.

Une certaine classe d'ouvriers, presque tous tailleurs de pierre, s'en va tous les ans passer l'hiver dans le Royaume-Uni et s'en revient ici au printemps. L'automne dernier nombre d'ouvriers qui n'avaient pu se procurer d'emploi, sont retournés au pays natal, mais comme ils trouveront que l'industrie ne languit pas moins qu'ici en Angleterre et en Irlande et que les choses nécessaires à la vie y sont plus chères qu'ici, je ne doute point que la plupart ne reviennent au Canada, et accompagnés par d'autres. Je dois dire que, pendant l'hiver, les hommes bien portants qui veulent travailler peuvent avoir de l'ouvrage sur le canal Gronville. Cependant les hommes mariés, qui vivent en ville se refusent généralement à se séparer de leurs familles pour aller travailler sur le canal, et restent en assez grand nombre sans emploi.

En vertu d'instructions ministérielles, j'ai visité les comtés de Pontiac, d'Ottawa, d'Argentouil, de Prescott, de Glengarry, de Carleton, de Lanark et Renfrew et plusieurs endroits de l'Ontario occidental dans le but de faire une inspection des enfants conduits en Canada par l'agence des demoiselles McPherson et Rye. Le résultat de ma tournée d'inspection vous a déjà été communiqué par un rapport spécial; mais je puis dire ici que la condition de ces enfants, sans qu'il y ait à peine une exception, est tout ce que l'on pouvait désirer. Plusieurs ont été adoptés par les familles qui les ont recueillis et promettent de faire d'excellents citoyens.

Vous avez bien voulu m'accorder un congé d'absence au printemps, avant l'arrivée des immigrants. J'ai été faire un voyage en Angleterre et en Irlande. Au cours de ce voyage, j'ai eu une entrevue avec lord E. Fitzmaurice et avec le révérend H. M. Fletcher, qui tous deux prennent un vif intérêt à l'œuvre de l'émigration, et qui se sont informés avec soin de la condition des émigrés qu'ils ont eux-mêmes envoyés au Canada, et dont le succès leur fait grand plaisir.

Le révérend M. Fletcher a préparé un projet de colonisation applicable aux territoires du Nord-Ouest; mais les circonstances actuelles l'ont empêché d'en tenter la mise en exécution.

J'ai eu aussi avec M. J.-W. Down, de Bristol, plusieurs entretiens, à la suite desquels il s'est décidé à faire le voyage du Canada, pendant l'été. Il est venu en effet au Canada et a visité le Manitoba. Il se propose d'inaugurer un projet de colonisation qu'il a fort à cœur et que les MM. Allan, de Liverpool, approuvent et promettent de favoriser. J'espère donc que mon voyage a eu un résultat avantageux, qui vous sera agréable.

Je dois exprimer ici mes remerciements à M. Foy, stationné à Belfast; à M. Larkin, stationné à Dublin; à M. Dyke, stationné à Liverpool, et à M. Down, stationné à Bristol, pour le soin qu'ils ont toujours apporté à diriger sur le Canada une émigration appropriée, et pour l'empressement avec lequel ils ont répondu aux demandes que leur ai adressées.

M. Down a acheminé en différents temps vers ce district plusieurs troupes de bons colons. Comme il est avant tout homme pratique et qu'il a acquis la connaissance du pays par une résidence de plusieurs années au milieu de nous, il n'envoie au Canada que ceux qui peuvent s'y faire une existence.

Le tout respectueusement soumis.

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

W. J. WILLS,  
Agent.

À l'honorable  
Ministre de l'Agriculture,  
Ottawa.

## No. 6.

## RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT DE KINGSTON.

(M. R. MACPHERSON.)

BUREAU D'IMMIGRATION DU GOUVERNEMENT,  
KINGSTON, 5 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les statistiques ci-jointes, qui comprennent les opérations de cette agence pendant l'année expirée le 31 décembre 1876, savoir :

1o. Un état indiquant le nombre des immigrants arrivés à cette agence dans le cours de l'année 1876, leur nationalité et le nombre de ceux qui ont reçu à titre d'assistance des billets gratuits de transport.

2o. Un état indiquant, par mois, le nombre des immigrants arrivés dans ma circonscription l'an dernier, le nombre de ceux qui ont eu des aliments et ont été distribués par mes soins, ainsi que le nombre de repas fournis.

3o. Un état indiquant le nombre et les destinations des émigrants expédiés de ce bureau pendant l'année 1876.

4o. Un état indiquant, par mois, le nombre des immigrants arrivés dans ma circonscription, classés par catégories de sexes, de nationalités, de professions et de destinations.

5o. Un état numérique des colons venus des Etats-Unis, l'an dernier, d'après les relevés fournis par les percepteurs des douanes des différents ports d'entrée compris dans cette circonscription, avec indication de la valeur des effets déclarés par eux.

6o. Un état de la dépense, au compte des gouvernements du Dominion et d'Ontario respectivement, pour l'immigration de 1876.

Le besoin de bras a été restreint ; toutefois, en ce qui regarde les travailleurs agricoles et les servantes, j'aurais pu en placer beaucoup plus qu'il ne s'en est présenté à moi, au commencement de la campagne.

L'état sanitaire des immigrants était excellent : ni cas spécial de maladie, ni décès, à ma connaissance.

La dépense dans l'année s'est élevée—pour les transports, à \$3<sup>f</sup>2.79,—et pour les comestibles fournis, les repas, etc., à \$225.95.

J'ai visité dans leurs familles adoptives plus de 500 enfants amenés au Canada par Mlle Macpherson ; on les a placés pour la plupart chez des cultivateurs, où ils sont en sûreté contre les tentations et dans des conditions avantageuses ; presque tous profitent à merveille des bons soins qu'ils reçoivent, et sont ainsi une heureuse acquisition pour le pays.

Le tout très-respectueusement soumis.

J'ai l'honneur, d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. MACPHERSON,

Agent d'immigration du gouvernement.

A l'honorable,  
Ministre de l'Agriculture,  
Ottawa.



ETAT indiquant le nombre d'immigrants arrivés à l'agence de Kingston, pendant les douze mois expirés le 31 décembre 1876, et leur nationalité; le nombre de ceux qui ont eu à titre d'assistance des aliments et des billets gratuits de transport, par voie de chemins de fer et autres voies, de cette agence aux lieux de leur destination.

Pays d'origine.	Nombre d'immigrants arrivés via du St. Laurent.	Arrivés via des Etats-Unis.	Totaux.	Restés dans la province d'Ontario.	Passés aux Etats-Unis.	Ont reçu à titre d'assistance des aliments.	Ont reçu des billets gratuits de transport.
Angleterre.....	521	93	614	} 858	7	237	325
Irlande.....	86	24	110				
Ecosse.....	119	16	135				
Allemagne.....	4	7	11				
Norvège.....	19	16	35				
Autres pays.....							
Etats-Unis, d'après les données des percepteurs des douanes.....		1,521	1,521	1,521			
<b>Totaux.....</b>	<b>749</b>	<b>1,677</b>	<b>2,426</b>	<b>2,379</b>	<b>7</b>	<b>237</b>	<b>325</b>

NOTE.—Quarante immigrants ont gagné la province de Québec.

ETAT indiquant par mois le nombre des immigrants arrivés à l'agence de Kingston et restés pour être placés, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876.

Mois.	Arrivés via du St. Laurent.	Arrivés via des Etats-Unis.	Totaux.	Nombre d'immigrants nourris.	Nombre d'immigrants distribués au moyen de billets gratuits.	Nombre de repas fournis.
Janvier.....	14	18	32	12	18	} 87
Février.....	10	19	29	13	15	
Mars.....	7	22	29	15	24	
Avril.....	22	43	65	40	45	83
Mai.....	144	27	171	26	20	39
Juin.....	137	7	144	21	28	64
Juillet.....	105	5	110	14	27	48
Août.....	76	5	81	40	36	176
Septembre.....	86	6	92	42	64	94
Octobre.....	83		83	14	27	23
Novembre.....	57	2	59		11	
Décembre.....	8	2	10		10	
Colons venus des E.-Unis d'après les données des percept. des douanes.....		1,521	1,521			
<b>Totaux.....</b>	<b>749</b>	<b>1,677</b>	<b>2,426</b>	<b>237</b>	<b>325</b>	<b>614</b>

ETAT indiquant le nombre et les destinations des immigrants expédiés de cette agence au moyen de billets gratuits de transport, dans les douze mois expirés le 31 décembre 1876.

Lieux de destination.	Billets d'adulte.	Lieux de destination.	Billets d'adulte.
Prescott .....	14	Cornwall .....	11
Ottawa .....	14	Whitby .....	13
Toronto .....	70	Montréal .....	30
Parham .....	2	Lancaster .....	10
Sand Point.....	1	Cobourg.....	6
Picton.....	2	Lys.....	2
Omeme.....	2	Brighton.....	2
Brockville.....	8	Port Hope.....	12
Darlington.....	2	Baie Collin.....	1
Sharbott (lac).....	4	Tyendingaga.....	1
Belleville.....	20	Newcastle.....	1
Pakenham.....	2	Oshawa.....	6
Arnprior.....	2	Morrisburg.....	1
Bath.....	2	Duffin's Creek.....	1
Harrowsmith.....	1		
Napanee.....	1		
Lansdowne.....	1		
		(Total.....)	246

ETAT MENSUEL du mouvement de l'immigration (arrivées et départ) à l'agence de l'immigration de Kingston, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876.

Mois.	Nombre d'im. arrivés vis-à-vis du St. Laurent.		Arrivés vis-à-vis des Etats-Unis.		Sexes.		Enfants.	Nombre total d'individus.	Nationalités.						Métiers et professions.					Destinations générales.								
	Hommes.	Femmes.	Masculin.	Féminin.	Masculin.	Féminin.			Anglais.	Irlandais.	Ecosais.	Allemands.	Scandinaves.	Français et Belges.	Autres nations.	Quitteteurs.	Travailleur agricole et autres.	Artisans.	Employés de commerce, etc.	Sevantes.	N.E. N.B. P.E.	I. P.E.	Provinces maritimes.	Québec.	Ontario.	Manitoba.	Columbia-Britannique.	Etat de l'Est.
Janvier, février et mars.	31	59	71	8	11	8	90	60	13	9	4	4	4	49	21	2	7	7	5	5	5	5	85	85				
Avril	22	43	46	9	10	9	65	41	6	5	1	2	10	41	5	5	5	5	11	11	11	54	54					
Mai	144	27	102	17	52	17	171	122	20	26	1	2	2	86	19	6	2	2	6	6	6	164	164					
Juin	137	7	77	17	50	17	144	106	9	26	1	2	2	64	15	5	15	15	1	1	1	143	143					
Juillet	105	5	57	14	39	14	110	74	14	21	1	1	1	50	11	3	10	10	1	1	1	110	110					
1 <sup>er</sup> Août.	76	5	45	12	24	12	81	54	10	9	1	4	3	33	9	6	6	6	1	1	1	80	80					
Septembre	86	6	44	12	36	12	92	49	18	18	5	2	2	32	11	3	4	4	18	18	18	74	74					
Octobre	83	.....	50	10	23	10	83	60	12	11	.....	.....	.....	44	7	2	8	8	.....	.....	.....	83	83					
Novembre	57	2	40	7	12	7	59	41	8	9	1	1	1	24	7	4	5	5	1	1	1	58	58					
Décembre	8	2	9	.....	1	.....	10	7	.....	.....	.....	.....	.....	6	1	1	2	2	.....	.....	.....	7	7					
Colons venus des Etats-Unis.	.....	1,521	.....	.....	.....	.....	1,521	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,521	1,521					
TOTAL	749	1,677	541	106	258	106	2,436	614	110	135	11	19	16	429	106	33	61	61	40	40	40	2,379	2,379					

ETAT numérique des colons venus des Etats-Unis, l'an dernier, d'après les relevés fournis par les percepteurs des douanes des différents ports d'entrée compris dans cette circonscription, avec indication de la valeur des effets déclarés.

Ports d'entrée.	Nombre de colons.	Valeur des effets.	
		\$	cts.
Whitby.....	60	2,409	00
Oshawa.....	52	1,345	00
Bowmanville.....	113	1,260	00
Newcastle.....	23	800	00
Port Hope.....	153	5,420	00
Cobourg.....	131	806	00
Oramahe.....	37	1,253	00
Brighton.....	54	722	00
Trenton.....	30	182	00
Belleville.....	375	5,030	00
Napanee.....	83	1,465	00
Kingston.....	277	8,123	00
Gananoque.....	101	3,122	00
Picton.....	32	1,385	00
<b>Total.....</b>	<b>1,521</b>	<b>33,322</b>	<b>00</b>

ETAT des dépenses faites à l'agence de l'immigration de Kingston, pendant les douze mois expirés le 31 décembre 1876, et payés par les gouvernements du Canada et d'Ontario respectivement.

Service.	Montant payé par le Canada.	Montant payé par Ontario.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Transport d'immigrants.....		362 79	362 79
Repas, pain, comestibles, logements, etc.....	92 50	133 45	225 95
Dépenses casuelles : combustible, eau, frais de poste, réparations, télégram., éclairage, fournitures, nettoyage, frais de voyage, etc.....	585 52		585 52
<b>Total.....</b>	<b>678 02</b>	<b>496 24</b>	<b>1,174 26</b>

Etat pour 1876 indiquant le nombre des personnes venues des Etats-Unis qui ont fait déclaration d'effets aux ports ci-dessous dénommés, avec l'intention exprimée de se fixer comme colons en Canada, et la valeur de leurs effets; ainsi que le nombre approximatif des personnes qui n'ont fait aucune déclaration, n'ayant pas d'effets de suffisante valeur, mais qui ont le projet de rester en Canada.

Port d'entrée.	Nombre approximatif des colons qui n'ont pas fait de déclaration d'effets.	Nombre d'adultes, sexe masculin, d'après les relevés de douanes.	Nombre d'adultes, sexe féminin, d'après les mêmes relevés.	Nombre d'enfants, d'après les mêmes relevés.	Totaux.	Nombre approximatif des immigrants américains.	Nombre approximatif des Canadiens rentrés au pays.	Anglais.	Irlandais.	Ecosseis.	Allemands.	Immigrants d'autres pays.	Valeur des effets déclarés.
Whitby .....	24	10	9	17	60	18	25	16	.....	1	.....	.....	2,409 00
Oshawa .....	25	7	7	13	52	36	10	2	.....	4	.....	.....	1,345 00
Bowmanville .....	65	24	14	10	113	76	37	.....	.....	.....	.....	.....	1,260 00
Newcastle .....	6	6	7	10	23	13	2	7	1	.....	.....	.....	800 09
Port Hope .....	50	45	45	13	153	46	86	14	6	.....	.....	1	5,420 00
Cobourg .....	100	9	14	8	131	30	66	20	11	4	.....	.....	806 00
Cramahé .....	12	9	8	8	37	8	16	7	4	2	.....	.....	1,253 00
Brighton .....	40	10	4	.....	54	10	44	.....	.....	.....	.....	.....	722 00
Trenton .....	16	3	2	9	30	.....	15	5	4	3	.....	3	182 00
Belleville .....	200	44	49	82	375	20	120	70	94	2	11	58	5,030 00
Napanee .....	50	12	11	10	83	31	38	3	11	.....	.....	.....	1,465 00
Kingston .....	77	77	76	124	277	86	191	.....	.....	.....	.....	.....	8,123 00
Gananoque .....	25	23	25	28	101	49	52	.....	.....	.....	.....	.....	3,122 00
Pictou .....	4	12	13	3	32	3	29	.....	.....	.....	.....	.....	1,385 00
Totaux.....	611	291	284	336	1,521	426	731	144	131	16	11	62	\$33,322 00

N<sup>o</sup>. 7.

## RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT D'IMMIGRATION DE LONDON.

(M. A.—G. SMYTH.)

AGENCE D'IMMIGRATION DU GOUVERNEMENT,  
LONDON, 6 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon compte-rendu annuel des opérations de cette agence pendant l'année expirée le 31 décembre 1876.

L'état A ci-joint indique le nombre total des immigrants arrivés dans ma circonscription, leur nationalité, le nombre de ceux qui ont reçu des aliments et ont été transportés à leurs destinations au moyen de billets gratuits.

L'état B contient en partie les mêmes indications, par chaque mois. Cet état fait connaître la cours régulier de l'immigration dans cette partie du pays; on y voit que les mois d'avril, mai et juin sont ceux qui ont fourni les plus forts contingents de colons.

L'état C indique le nombre et les destinations des arrivants expédiés de cette agence au moyen de billets gratuits de transport.

Enfin le tableau général annuel présente une récapitulation complète du mouvement de l'immigration, le relevé des nombres, sexes, nationalités, métiers ou professions et destinations générales.

Encore que le nombre des arrivants soit inférieur à celui de l'année précédente, la proportion de l'immigration qui s'est établie en Ontario été plus forte que par le passé, ce que l'on peut attribuer en partie au fait que les familles déjà fixées au milieu de nous, et qui sont en voie de prospérer, engagent leurs amis restés au pays natal à venir les rejoindre.

L'immigration de 1876 se composent généralement des éléments les plus utiles, et son état sanitaire était excellent. Aucun de ceux qui ont eu de l'assistance à cette agence n'est présentement sans emploi, que je sache. Je puis encore placer fort avantageusement des travailleurs agricoles et des servantes dans ma circonscription; comme auparavant, la demande d'immigrants de ces catégories excède de beaucoup mes ressources. Plusieurs cultivateurs arrivés en 1874 sont établis aujourd'hui sur des terres qui leur appartiennent, et d'autres venus après eux se préparent à suivre leur exemple.

Il y a plaisir à rencontrer ces gens-là et à les entendre témoigner combien ils sont satisfaits de la manière dont ils ont été traités et du sort heureux qu'ils sont en train de se faire en Canada.

Pendant la campagne dernière, il est arrivé ici un bon nombre de familles qui n'ont eu aucun besoin d'assistance: elles avaient en capitaux plus de \$100,000.

En outre, plus de 2,000 individus sont entrés en Canada par les port de Sarnia, de Collingwood et de Windsor, qui ont apporté avec eux des objets mobiliers évalués au bas chiffre de \$100,000, d'après les relevés ci-joints. Il va sans dire que l'argent en espèces, (la plupart en avaient) n'est pas compris dans cette évaluation. Il est entré aussi, par ces mêmes ports, pour le moins 300 autres personnes sans effets à déclarer.

Le dépôt, à cette agence, a besoin de quelques additions, que j'ai indiquées dans un précédent rapport.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

A. G. SMYTH,

*Agent d'immigration du Canada.*

A l'honorable ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

Etat annuel du mouvement (arrivé et départ) de l'immigration à l'agence de London, pendant l'année expirée le 31 déc. 1876.

Mois.	Nombre d'immigrants arrivés via St. Laurent		Nombre d'immigrants arrivés via des Etats-U.		Sexe.		Enfants.	Nombre total d'individus.	Nationalités.					Métiers et professions.						Destinations générales.						
	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Anglais.	Irlandais.			Ecossois.	Allemands.	Scandinaves.	Belges.	Autres nations	Quilvateurs.	Travailleurs agricoles et autres.	Artisans.	Employés de commerce, etc.	Servantes.	N. E.	N. B.	I. P. E.	Quebec.	Ontario.	Manitoba.	Colombie-Britannique.	Etats de l'Est.
Janvier.....	23	37	11	8	56	33	9	10	4	9	25	4	3	1	42	14										
Février.....	40	34	41	14	74	39	10	17	8	6	21	11	3	1	61	13										
Mars.....	37	95	83	27	132	43	17	18	54	5	67	9	2	7	58	74										
Avril.....	65	205	116	93	61	270	47	25	166	11	84	9	13	7	102	168										
Mai.....	124	319	249	110	84	443	182	71	116	9	201	28	11	21	278	125										
Juin.....	135	169	167	77	60	304	126	38	93	7	149	2	9	18	211	86										
Juillet.....	55	132	90	56	41	187	67	27	62	21	57	11	1	3	113	65										
5 Août.....	96	69	83	43	39	166	80	33	11	14	66	9	4	8	154	11										
Septembre.....	83	89	89	46	37	172	111	29	11	9	49	15	8	11	157	15										
Octobre.....	52	41	49	26	18	93	38	17	17	17	32	3	7	4	78	15										
Novembre.....	44	52	37	31	28	96	48	22	17	9	1	23	3	9	96	15										
Décembre.....	33	40	28	19	26	73	44	9	10	9	15	3	1	7	70	3										
Colons venus des Etats-Unis, d'après les relevés fournis par les percepteurs des douanes.	787	1278	1069	588	438	2065	856	314	334	561	116	779	109	66	99	589										
Total.....										2390																
										4455																

ETAT indiquant le nombre d'immigrants arrivés à l'agence de London pendant l'année expirée le 31 décembre 1876, et leur nationalité; le nombre de ceux qui ont eu à titre d'assistance des aliments et des billets gratuits de transport par la voie des chemins de fer ou autres voies, depuis cette agence jusqu'à leurs destinations respectives.

Pays d'origine.	Arrivés <i>via</i> du St. Laurent.	Arrivés <i>via</i> des Etats-Unis.	Totaux.	Restés dans la province d'Ontario.	Passés aux Etats-Unis.	Ont reçu des provisions.	Ont reçu des billets gratuits.
Angleterre .....	464	392	856	840	16	503	} 167
Irlande .....	142	172	314	273	41	113	
Ecosse .....	129	205	334	306	28	63	
Allemagne .....							
Norvège .....							
Autres pays .....	52	509	561	57	504	21	
<b>Totaux.....</b>	<b>787</b>	<b>1,278</b>	<b>2,065</b>	<b>1,476</b>	<b>589</b>	<b>700</b>	<b>167</b>

ETAT indiquant le nombre total des immigrants arrivés à l'agence de London et de ceux qui sont restés pour être placés, pendant l'année 1876.

Mois.	Via du St. Laurent.	Via des Etats-Unis.	Totaux.	Nombre d'immigrants nourris.	Nombre d'immigrants qui ont reçu des billets gratuits.
Janvier .....	23	33	56	11	} 167
Février .....	40	34	74	13	
Mars .....	37	95	132	2	
Avril .....	65	205	270	230	
Mai .....	124	319	443	49	
Juin .....	135	169	304	36	
Juillet .....	55	132	187	27	
Août .....	96	69	165	73	
Septembre .....	83	89	172	86	
Octobre .....	52	41	93	57	
Novembre .....	41	52	96	63	
Décembre .....	33	40	73	53	
<b>Totaux.....</b>	<b>787</b>	<b>1,278</b>	<b>2,065</b>	<b>700</b>	<b>167</b>



ETAT indiquant le nombre et la destination des immigrants expédiés de cette agence au moyen de billets gratuits de transport, pendant les douze mois expirés le 31 décembre 1876.

Stations.	Billets d'adulte.	Stations.	Billets d'adulte.
Hamburgh .....	1	Belle-Rivière.....	1
St. Thomas.....	41	Essex-Centre.....	3
Bismarck.....	3	Dundas.....	3
Ingersoll.....	2	Exeter.....	17
Toronto.....	12½	Lucan.....	2
Berlin.....	2	Longwood.....	3
Watford.....	4	Dutton.....	5
Stratford.....	3	Komoka.....	1
Goderich.....	6½	Centralia.....	1
Chatham.....	21½	St-Marys.....	3
Brucefield.....	1	Parkhill.....	4
Wyoming.....	½	Hyde-Park.....	2
Colchester.....	4	Wingham.....	1
Thorndale.....	1	Hamilton.....	2
Dorchester.....	3	Brecon.....	1
Guelph.....	3	Mount-Bridges.....	1
Brantford.....	5		
Port-Stanley.....	1		
Harriston.....	2		
		Total.....	167

ETAT indiquant le nombre des colons arrivés au port de Collingwood du 1er janvier au 31 décembre 1876, avec la valeur de leurs effets.

	Nombre.	Canadiens.	Anglais.	Irlandais.	Ecossois.	Autres.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Valeur.
1er janvier 1876, au 31 décembre, 1876 .....	66	9	2	25	7	23	20	18	28	\$ cts. 945 00

ÉTAT indiquant le nombre de colons arrivés au port de Windsor, Ont., du 1er janvier au 31 décembre 1876, avec la valeur de leurs effets.

	Nombre.	Canadiens.	Anglais.	Irlandais.	Ecossois.	Autres.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Valeur.
										\$ cts.
Janvier .....	58	15	2	2	1	38	19	19	20	2,665 00
Février.....	77	38	2	1	4	32	21	24	32	8,530 00
Mars.....	71	27	4	1	.....	39	22	21	28	3,050 00
1er trimestre.....	206	80	8	4	5	109	62	64	80	14,245 60
Avril .....	101	39	.....	3	4	55	33	35	33	6,198 00
Mai .....	135	48	13	17	4	53	38	46	51	5,494 00
Juin.....	79	30	8	1	1	39	18	29	32	4,170 00
2ème trimestre .....	315	117	21	21	9	147	89	110	116	15,862 00
Juillet.....	46	8	2	.....	2	34	21	14	11	1,650 00
Août.....	82	13	21	1	.....	47	25	27	30	6,045 00
Septembre.....	78	21	5	3	4	45	19	27	32	3,683 00
3ème trimestre.....	206	42	28	4	6	126	65	68	73	11,278 00
Octobre .....	131	54	13	4	.....	60	38	42	51	10,058 00
Novembre.....	114	52	7	4	3	48	36	39	39	3,615 00
Décembre.....	38	23	1	.....	.....	14	12	14	12	2,385 00
4ème trimestre.....	283	129	21	8	3	122	86	95	102	16,058 00

ETAT indiquant le nombre de colons arrivés au port de Sarnia, Ont., du 1er janvier au 31 décembre 1876, avec la valeur de leurs effets.

	Nombre.	Canadiens.	Anglais.	Irlandais.	Ecossois.	Autres.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Valeur.
										\$ cts.
Janvier .....	101	74	.....	4	5	18	27	31	43	2,920 00
Février.....	56	30	4	10	3	9	16	16	24	1,630 00
Mars.....	110	63	16	18	.....	13	25	29	56	4,435 00
1er trimestre.....	267	167	20	32	8	40	68	76	123	8,985 00
Avril .....	40	21	14	1	.....	4	10	12	18	4,886 00
Mai .....	150	100	7	2	18	23	51	48	51	5,120 00
Juin .....	141	90	28	5	10	8	39	37	65	5,074 00
2ème trimestre.....	331	211	49	8	28	35	100	97	134	15,081 00
Juillet .....	62	46	.....	9	2	5	20	18	24	3,625 00
Août.....	90	71	1	3	8	7	24	26	40	3,545 00
Septembre.....	216	162	20	15	2	17	56	60	100	5,165 00
3ème trimestre.....	368	279	21	27	12	29	100	104	164	12,335 00
Octobre .....	161	96	32	14	.....	19	49	47	65	5,525 00
Novembre .....	61	35	5	4	5	12	17	20	24	2,105 00
Décembre .....	128	77	5	11	.....	33	39	32	55	4,160 00
4ème trimestre.....	348	208	42	29	5	64	105	99	144	11,790 00

A. G. SMYTH,  
Agent d'immigration du gouvernement.

LONDON, janvier 1877.

## No. 8.

## RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT A SHERBROOKE.

(M. H. HUBBARD.)

BUREAU D'IMMIGRATION DU GOUVERNEMENT,  
SHERBROOKE, 28 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport pour l'année qui vient de prendre fin.

La stagnation extraordinaire du commerce et de l'industrie a beaucoup ralenti l'immigration dans ma circonscription, la demande de travailleurs ayant été très-faible. Presque tous les mois, cependant, il est arrivé des immigrants (notamment quelques bonnes familles de colons), mais en nombre bien moindre qu'en certaines années passées. On espère que la reconstruction projetée de l'établissement de la Compagnie de viandes et produits canadiens va faire renaître les affaires au printemps. Suit un relevé en forme succincte de l'immigration et de la dépense :

## NOMBRE DES IMMIGRANTS ARRIVÉS DANS LE COURS DE L'ANNÉE.

Hommes .....	37
Femmes .....	17
Enfants.....	25
	79
Ensemble.....	79
Anglais .....	18
Irlandais.....	6
Ecossais.....	29
Français, etc.....	22
Autres.....	4
	79
Ensemble.....	79

Parmi les hommes, il y avait 9 artisans ; les autres étaient des cultivateurs ou des travailleurs.

## DÉPENSE.

Approvisionnements pour le dépôt et menues dépenses....	\$200 19
Transports gratuits.....	27 81
Appointements.....	592 50
	\$820 50
Total à la charge de votre département....	\$820 50
Transports, etc., à la charge de la province de Québec.....	124 25
	\$944 75
Total .....	\$944 75

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

H. HUBBARD,  
*Agent.*

A l'honorable  
Ministre de l'Agriculture,  
Ottawa.

## No. 9.

## RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT A WINNIPEG.

(M. WM HESPELER.)

BUREAU D'IMMIGRATION DU GOUVERNEMENT,  
WINNIPEG, 26 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport pour l'année 1876. Tous les immigrants qui sont arrivés ici cette année sont venus par la voie des Etats-Unis, l'ancienne route du gouvernement (la route Dawson) étant fermée. Ont été reçus dans les baraques durant la campagne :—

256 immigrants des provinces canadiennes.
145 des Etats-Unis.
19 de la Grande-Bretagne.
1,226 d'Islande.
931 Mennonites russes.

Ensemble.... 2,577

A ce nombre je puis ajouter de 1,200 à 1,500 personnes, qui ne se sont pas présentées aux baraques, mais dont ce bureau a, dans la plupart des cas, facilité le placement.

Je dois mentionner spécialement l'immigration de 322 Canadiens-Français, la plupart venant des Etats de la Nouvelle-Angleterre, et qui, dès leur arrivée ici, ont eu la protection et l'assistance de la société de colonisation créée à Saint-Boniface, où la société a construit une maison commode destinée à recevoir les immigrants canadiens-français. Ce bâtiment a coûté \$2,500.

Les Islandais ont été expédiés à leur établissement aussitôt que les circonstances l'ont permis. Malheureusement, un grand nombre d'entre eux, à leur arrivée ici, étaient en mauvaise santé, comme le témoigne le Dr Lynch dans son rapport du mois de novembre, que j'ai eu l'honneur de vous transmettre.

L'immigration mennonite s'est installée sur le territoire réservé pour elle, sur la rive orientale de la rivière Rouge. Les terres cultivables sont déjà presque toutes occupées.

Il y a à présent sur ce territoire 35 villages, se composant en moyenne de 20 maisons, et l'année prochaine on y comptera 5,000 acres de terre en état de culture.

L'établissement mennonite près de la rivière aux Gratias comprend deux villages, qui se composent ensemble de 30 maisons, et auront 900 acres de terre ensemencés le printemps prochain.

Le nouvelle réserve mennonite de 17 townships (réserve Dufferin) a eu par l'immigration, cette année, un accroissement de population, qui s'évalue à 80 familles; aujourd'hui les familles qui y sont installées sont au nombre d'environ 380, réparties entre 18 villages ou centres, avec 1,700 acres de terres labourées et prêtes à recevoir la semence.

Les récoltes dans la province ont été généralement très-satisfaisantes, malgré des pluies exceptionnellement fortes.

Voici le rapport moyen par acre :—

Blé, 32 boisseaux  
 Orge, 42 “  
 Avoine, 45 “  
 Pois, 30 “  
 Pommes de terre, 250 boisseaux.  
 Navets, 600 “

On évalue les récoltes totales de la province aux quantités suivantes :—

480,000 boisseaux de blé,  
 173,000 “ d'orge,  
 380,000 “ d'avoine,  
 45,000 “ de pois,  
 5,000 “ d'autres grains,  
 460,000 “ de pommes de terre,  
 700,000 “ de navets et autres racines.

Les abondantes distributions de semences et les secours en vivres fournis à titre de prêt par le gouvernement, l'an dernier, aux victimes du fléau des sauterelles, sont en grande partie la cause de la situation favorable dans laquelle la province se trouve aujourd'hui.

Il y a toute apparence que l'année prochaine sera meilleure qu'aucune de celles qui l'auront précédée; car la province n'est plus menacée par les sauterelles, et l'on peut compter sur une forte immigration.

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

WM HESPELER,  
*Agent.*

A l'honorable  
 Ministre de l'Agriculture,  
 Ottawa.

**No. 10.****RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT A HALIFAX.****(M. EDWIN CLAY.)**

---

BUREAU D'IMMIGRATION DU GOUVERNEMENT,  
HALIFAX, 12 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon compte-rendu annuel des opérations de cette agence pendant l'année expirée le 31 décembre 1876.

Les chiffres de l'immigration en 1876 sont bien inférieurs à ceux de l'année précédente ; il n'est resté dans la province que 463 arrivants, au lieu qu'en 1875 nous en comptons 1,259 acquis à notre population ; soit une diminution de 796 âmes. Je ne comprends pas dans ces nombres les personnes revenues des Etats-Unis.

Je joins à ce rapport un relevé de l'immigration de 1876, qui, je l'espère, vous paraîtra suffisant.

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

EDWIN CLAY,  
*Agent d'immigration.*

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

ETAT indiquant le mouvement de l'immigration (arrivée et départ) à l'agence d'immigration d'Halifax (Nouvelle-Ecosse), pendant l'année expirée le 31 décembre, 1876.

Nombre des immigrants arrivés, <i>via</i> du Saint-Laurent.	Arrivés directement de la Grande-Bretagne.		Sexe.		Enfants.	Nombre total d'individus.	Nationalités.							Métiers ou professions.					Destinations générales.					
	Hommes.	Femmes.	Anglais.	Irlandais.			Ecosais.	Allemands.	Scandinaves.	Français et Belges.	Autres nations.	Cultivateurs.	Travailleurs agricoles et autres.	Artisans.	Employés de commerce, etc.	Servantes.	N.E.	N.B.	I.P.E.	Québec.	Ontario.	Manitoba.	Colombie-Britannique.	Etats de l'Est.
10	320	90	409	18	21	13	.....	10	45	18	210	53	20	44	463	47	.....	3	1	1	1	.....	.....	
506	320	90	409	18	21	13	.....	10	45	18	210	53	20	44	463	47	.....	3	1	1	1	.....	.....	
516	320	90	409	18	21	13	.....	10	45	18	210	53	20	44	463	47	.....	3	1	1	1	.....	.....	

EDWIN CLAY, Agent.

12 JANVIER 1877.



## No. 11.

## RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT D'IMMIGRATION A ST.-JEAN (N.-B.)

(M. ROBERT SHIVES.)

BUREAU D'IMMIGRATION DU GOUVERNEMENT,  
 SAINT-JEAN, 2 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser un compte-rendu des opérations de cette agence pendant l'année 1876.

L'année dernière, comme le constate le relevé ci-dessous, l'émigration de la Grande Bretagne à cette province a été beaucoup moins nombreuse que dans les années précédentes. En 1873 et 1874, il y avait eu 1,129 et 702 immigrants; en 1875, ces nombres étaient descendus à 250, indépendamment des immigrants d'origine canadienne, revenus des Etats-Unis, qui formaient un contingent d'environ 522 personnes.

Voici les chiffres de l'immigration de 1876.

Venus par la voie des Etats-Unis.....	32
“ “ du Saint-Laurent.....	2
“ “ de ports canadiens.....	102

*Sexes.*

Hommes.....	67
Femmes.....	34
Garçons, au-dessous de 14 ans.....	20
Filles, “ “.....	15

*Nationalités.*

Natifs d'Angleterre.....	73
“ d'Ecosse.....	35
“ d'Irlande.....	13
“ des royaumes scandinaves.....	15

*Métiers et professions.*

Cultivateurs.....	11
Travailleurs agricoles.....	35
Artisans.....	13
Commerçants, etc.....	8

Le besoin de travailleurs agricoles, de garçons et de filles a été beaucoup moins grand que les années précédentes; toutefois, le contingent de ces catégories d'immigrants n'a pas été suffisant.

En conséquence des chômages causés par la crise commerciale et industrielle, un grand nombre d'individus des classes laborieuses ont demandé des terres, en vertu de l'acte des concessions gratuites; et dans tous les cantons où le gouvernement a allotté des terres, il y en a beaucoup qui ont déjà commencé à défricher et à cultiver.

## IMMIGRATION CONNUE PAR LES DÉCLARATIONS AUX DOUANES.

M. H. Webber, percepteur des douanes à St-Stephens, me transmet le relevé suivant d'après les déclarations faites à son bureau par des immigrants pendant l'année 1876 :

	Hommes.	Femmes.
Immigrants nés en Canada .....	27	21
“ “ aux Etats-Unis.....	15	12
“ “ dans la Grande-Bretagne.....	2	1

Ces immigrants ont apporté dans le pays, en objets mobiliers, la valeur de \$2,665.

M. Samuel Watts, percepteur à McAdam-Junction, déclare qu'il est revenu au moins 100 Canadiens de tout âge, avec des effets valant \$2,000.

Valeur totale des objets déclarés à ces deux ports.....\$4,665 00

Le capitaine H. W. Chisholm, agent de la Ligne internationale de steamers, qui fait trois voyages de Boston à Saint-Jean par semaine, m'autorise à rapporter qu'en 1876, 600 Canadiens—hommes, femmes et enfants—venant des Etats-Unis, ont débarqué ici ; avec ceux venus par St-Stephens et McAdam, ils forment un total de 748 âmes.

*Récapitulation.*

Immigrants d'origine canadienne.....	748
“ “ anglaise.....	76
“ “ écossaise.....	35
“ “ irlandaise.....	13
“ “ scandinave.....	15
“ “ américaine ...	27

Ensemble..... 914

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

ROBERT SHIVES,  
*Agent d'immigration.*

A l'honorable  
Ministre de l'Agriculture,  
Ottawa.

## No. 12.

RAPPORT ANNUEL SUR LE SERVICE DE LA STATION DE  
QUARANTAINE A LA GROSSE-ILE, 1876.

(M. FREDERICK MONTIZAMBERT, M.D.)

QUÉBEC, 31 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les états ci-joints des opérations et des dépenses de la station de quarantaine, à la Grosse-Ile, pendant l'année 1876.

La barque *Underwriter*, capitaine Robertson, partie de Rio de Janeiro le 29 avril, sur lest, avec un équipage de 21 hommes, vint à la quarantaine le 11 juin. A son départ de Rio, la fièvre jaune régnait dans ce port. Il n'y avait eu toutefois aucune maladie à bord durant le voyage.

Le cabotier à vapeur *Marie-Louise*, capitaine Mackinnon, de Pigou, 10 octobre, avec chargement de poisson, se présenta le 27 octobre. Au départ de Pigou, sur le rivage nord du Saint-Laurent, il y avait 30 personnes à bord : 26 passagers et 4 hommes d'équipage. Trois hommes de l'équipage — le capitaine, le second et un matelot — étaient alors malades de la petite vérole. Le capitaine, nommé Saint-Pierre, en mourut le lendemain 11 octobre. Le 12, le bateau atteignit Matane, où le corps du capitaine Saint-Pierre, le matelot malade, un autre matelot et quatre passagers furent débarqués.

Le second, Mackinnon, quoique atteint de la petite vérole, demeura à bord. Le bateau repartit de Matane le 13 octobre et arriva à Saint-Thomas le 24 ; à ce dernier endroit, 19 passagers débarquèrent, et 1 personne s'embarqua. Lorsque la *Marie Louise*, vint à la Grosse-Ile, il avait à bord le second faisant fonction de capitaine, encore malade de la petite vérole, et quatre passagers qui aidaient à la manœuvre. Je conduisis Mackinnon à l'hôpital et je vaccinaï les autres. Le bateau, avec ce qu'il contenait, fut soumis aux procédés de nettoyage, de fumigation et de désinfection. Il sortit de quarantaine le 31 octobre. Mackinnon n'en partit que le 13 novembre. Le débarquement des malades à Matane, et de passagers à cet endroit et à Saint-Thomas, est un fait très-regrettable, qui a compromis la santé publique, non-seulement à ces deux endroits, mais encore dans tout le pays.

Ainsi, la fièvre jaune et la petite vérole sont les seules maladies qui ont donné lieu, cette année, à la venue de navires à la Grosse-Ile.

Les états quarantenaires de cette année sont les plus faibles qu'on ait encore vus depuis l'établissement de la station. Aucune personne n'a été débarquée pour cause de soupçon, et une seule a été admise à l'hôpital. Cependant la flotte qui est entrée au port de Québec, dans le cours de la campagne de navigation, a été considérable. Il est certainement impossible, après l'expérience des années passées, de croire que quelque 1,200 navires de mer — je ne compte pas les steamers-postes canadiens, exempts de toute observation de quarantaine — que 1,200 navires, dis-je, portant au moins 30,000 marins et passagers, ont fait leurs voyages à Québec, cette année, sans qu'il se soit manifesté un seul cas de maladie contagieuse, sans qu'il y ait eu un seul décès à bord d'aucun d'eux. Je crois de mon devoir d'exposer que, dans mon opinion, un rapport tel que celui que je vous présente, témoigne fortement que les navires se dérobent à l'inspection médicale de la Grosse-Ile. J'ai eu l'honneur de signaler à votre attention, dans mon rapport, l'an dernier, les occasions favorables, les facilités qu'ils ont pour cela, sous l'empire de l'acte et des règlements actuels sur la quarantaine.

Maintenant que les malles d'Angleterre se débarquent à Rimouski pendant l'été, il semble qu'il n'existe plus aucune raison d'exempter les steamers-postes canadiens de l'observation des règlements de quarantaine qui sont applicables à tous les autres navires remontant le fleuve, au-dessous de la Grosse-Ile.

Dans la nuit du 15 novembre, la vieille maison de bois qu'occupaient les infirmiers et infirmières des hôpitaux, a été complètement détruite par un incendie. Le feu paraît avoir pris naissance dans la boiserie entre le plafond et le toit, et il avait fait déjà tant de progrès lorsque les gens se sont réveillés qu'on n'a pu l'éteindre. Il venait très-fort; des myriades de flammèches venaient tomber près des hôpitaux et des autres bâtiments. Tous les employés accoururent avec l'extincteur King, des seaux, etc.; par des efforts vigoureux et incessants, on réussit à confiner l'incendie dans la maison où il avait éclaté. Je vous prie de vouloir bien prendre des mesures pour la construction d'habitations pour nos incendiés, dans le plus bref délai possible.

Permettez-moi de soumettre de nouveau à votre considération la nécessité d'agrandir le quai occidental de la station de manière que les navires de mer puissent s'y placer. Mon dernier rapport annuel indiquait brièvement l'usage et les défauts des jetées de l'île; je crois devoir maintenant entrer dans les détails, car ce sujet est important.

La station a deux jetées: la jetée occidentale, en eau profonde, affectée aux services de quarantaine seulement, et où n'a lieu par conséquent aucune communication avec le dehors; et la jetée orientale ou quai du bateau local, qui sert quelquefois pour le débarquement des malades, quand le gros temps ou l'état de la marée empêche de les descendre à terre dans le voisinage immédiat des hôpitaux, et régulièrement pour les livraisons d'approvisionnement et l'embarquement sur le bateau de semaine des convalescents sortis d'hôpital. On peut, lorsqu'il y a une nécessité, tenir cette dernière jetée relativement exempte d'infection.

1. *Jetée occidentale ou d'eau profonde.*—Tout navire faisant quarantaine est tenu d'y aller déposer ses passagers—ceux qui ne sont pas malades—avec leurs effets et toute partie du chargement détachée de soupçon, pour être soumis aux mesures nécessaires de purification et de désinfection. Il faut donc que le navire puisse y accoster. Or, la jetée n'a que quarante-neuf pieds de front; à la vérité la hauteur d'eau, à son extrémité, est de près de quinze pieds, à basse marée; mais, à moins d'une demi longueur de navire vers l'ouest, sur la même ligne que la face de la jetée, la hauteur diminue à sept pieds, à basse marée. Les gros bâtiments, par suite, ne se mottent pas à quai. Le débarquement et la rembarquement se font dans des chaloupes. Exécutées même dans les conditions les plus favorables, ces opérations allongent d'une couple de jours la durée de la quarantaine; et par un gros temps le débarquement dans de petites embarcations devient périlleux, tellement qu'il faut quelquefois le différer de plusieurs jours, malgré les grands inconvénients qui en résultent. S'il arrive qu'il y ait plusieurs navires en quarantaine à la même époque, le retard occasionné à ses navires, et les responsabilités, les difficultés qui sont le partage du médecin-surintendant, chargé de l'exécution du service quarantenaire, sont accrus d'autant par les imperfections de la jetée. Le débarquement se fait-il en chaloupes, les passagers, etc., d'un seul navire occupent plusieurs jours le quai et ses abords du côté de la terre. Pendant ce temps-là, le navire suivant reste forcément dans l'inaction, attendant que son tour arrive, et ses passagers se voient retenus à son bord infecté. De même, s'il s'agit du rembarquement de passagers purifiés, désinfectés, prêts à sortir de quarantaine: il faut à ceux d'un seul navire l'usage de la jetée et de ses abords pendant plusieurs jours encore; et il pourrait alors se faire qu'ils restassent longtemps sur mes bras, si le quai se trouvait occupé, soit par les passagers, etc., de quelque navire nouvellement arrivé, soit par d'autres, sortis de quarantaine et en voie de se rembarquer. (On ne saurait permettre que deux navires se servent simultanément de la jetée, parce que les gens de l'un, infecté, par exemple, du typhus, de la rougeole, ou du choléra, ne se mêleraient point avec ceux de l'autre, à bord duquel serait la fièvre jaune, la variole ou la scarlatine, sans un très-grand risque de contagionnement réciproque; en outre, la confusion des bagages, marchandises, etc., serait inextricable). Si la jetée était agrandie de manière à offrir une extrémité assez étendue pour l'amarrage d'un bâtiment de mer, les passagers pourraient y être débarqués du navire même, avec leurs effets; et de là ils seraient conduits sans délai à la baraque désignée pour les recevoir. Le navire démarrerait ensuite et irait se mettre à l'ancre, en laissant la place libre. Toute l'opération pourrait s'exécuter en

quelques heures, au lieu d'exiger plusieurs jours comme à présent; et l'on aurait encore ces avantages au départ des personnes ayant fini leur quarantaine, dont le rembarquement se ferait avec la même promptitude.

2. *La jetée orientale*, comme je l'ai dit, sert principalement pour la réception des approvisionnements et l'évacuation des convalescents, que le bateau local vient chercher toutes les semaines. Ce second quai est indispensable pour cet usage, car la jetée occidentale ou quai de quarantaine proprement dit, peut se trouver, à toute époque, couverte de personnes et de choses débarquées de navires infectés et à l'ancre dans son voisinage immédiat; en sorte qu'il serait, selon moi, tout-à-fait inexcusable d'y laisser aborder le bateau local (de Saint-Thomas), ou d'y embarquer les malades quarantenaires en état de convalescence. Les défauts de la jetée orientale sont: son insuffisante élévation au-dessus de l'eau, qui est cause qu'elle est submergée à haute marée; le terrain bas de ses abords, que la haute marée recouvre aussi sur un espace d'une centaine de pieds; la trop forte inclinaison de la cale et la présence de cailloux à l'extrémité, sur lesquels le bateau "Montmagny" a souvent touché à basse marée.

Je recommanderais donc très-respectueusement l'exécution des travaux suivants: 1° A la jetée occidentale, prolongement de l'œuvre en vue d'obtenir une hauteur d'eau suffisante pour que les bâtiments de mer puissent y venir en tout état de marée, et élargissement de son front, pour que les bâtiments en usage aujourd'hui y puissent faire un amarrage sûr. 2° A la jetée orientale: exhaussement suffisant du quai et de ses abords au-dessus du niveau de la haute marée, remplacement de la cale actuelle par une autre d'une pente plus douce, et enlèvement des roches à l'extrémité de la jetée. J'ajouterai qu'un ponton flottant, à la coupée des deux jetées, faciliterait beaucoup le débarquement et le rembarquement des provisions pesantes, des bagages, etc.

J'ai déjà eu l'honneur, dans mon dernier rapport annuel, de vous parler de l'opportunité de créer une communication télégraphique entre la station et le rivage opposé. Je désirerais bien vivement appeler de nouveau votre attention là-dessus. La Compagnie de télégraphe de Montréal a une ligne sur la rive sud du fleuve; la Compagnie de télégraphe du Dominion en a une sur la rive nord. On pourrait établir une communication avec l'une ou l'autre de ces lignes, ou bien établir un fil depuis Québec, par l'île d'Orléans, et la chaîne d'îles qui s'étend, en aval, au milieu du fleuve, et dont la Grosse-Île forme partie.

Indépendamment des améliorations aux jetées, de la création d'une communication télégraphique et de la construction d'habitations pour le personnel incendié des hôpitaux, d'autres travaux encore seraient nécessaires pour mettre la station en bon état de fonctionnement, à savoir: des murs ou clôtures entre les quartiers, avec barrière et maisonnette de garde dans chaque enceinte; la translation de la chapelle protestante au quartier du centre (ou construction d'une nouvelle chapelle protestante dans ce quartier, où l'on a déjà placé la nouvelle chapelle catholique); cela est important pour la quarantaine intérieure; la reconstruction de la baraque qui a été renversée dans l'anse du Choléra; la construction d'un petit bâtiment à serrer la paille et d'un fournil; enfin diverses réparations aux hôpitaux, aux baraques, à la buanderie, etc. J'ai profité de cette saison peu occupée pour faire badigeonner par le personnel du service tous les bâtiments, de fond en comble, et faire d'autres petits ouvrages que nous étions capables d'exécuter, tels que le renouvellement de notre mât de pavillon, la réparation des chemins, clôtures, etc., etc.

Les années dernières ont été exceptionnellement saines. Dans le cercle des événements, on doit s'attendre qu'un changement est à la veille d'arriver. Déjà les journaux de médecine, en Angleterre, sonnent l'alarme pour signaler l'approche d'une épidémie de petite vérole. Le *Times and Medical Gazette* du 21 octobre dernier, disait que, dans le mois de septembre, la Santé du port de Londres avait visité 1,118 navires de toutes sortes. Sur ce nombre, on en comptait 37 dont le gaillard d'avant avait eu besoin d'un nettoyage; 8 chargements gâtés avaient été désinfectés et enlevés sans délai; et 13 matelots trouvés sur les cadres avaient été envoyés à l'hôpital de Greenwich. La même feuille médicale, numéro du 28 octobre, à la suite de quelques observations sur la

propagation rapide de la petite-vérole, ajoutait : " Les statistiques que nous avons données ne permettent pas de douter que nous ne soyons au commencement d'une nouvelle épidémie de variole, ou, en d'autres termes, d'une de ces recrudescences périodiques qui se produisent avec une " régularité si irrégulière," pour nous rappeler combien est encore imparfait l'emploi que nous faisons des moyens connus pour prévenir le retour et la propagation de la maladie, moyens qui sont l'isolement, la vaccination et la révaccination."

Si la présente guerre continue, et à plus forte raison si elle se développe, comme elle menace de le faire, et se transforme en guerre ouverte entre la Russie et la Turquie, la perspective qui s'offre à tout esprit prévoyant est plus alarmante encore. Outre la petite vérole et la fièvre typhoïde, ce mal des camps et des armées, une levée en masse des troupes ottomanes ne peut manquer de porter le choléra et la peste des lieux où ils sévissent maintenant au siège de la guerre. Ensuite, leur propagation, d'abord jusqu'aux ports de l'Europe occidentale, puis à ce pays, ne serait plus guère qu'une affaire de temps. Il y a toute raison, selon moi, de craindre, non pas peut-être pour l'été prochain, mais pour le suivant, c'est-à-dire pour celui de 1878, l'apparition sur nos rivages, en épidémie, d'une ou plusieurs maladies pestilentielles.

Quelques-uns des travaux nécessaires à la station sont considérables, et il faudra des mois pour les exécuter. De plus, si quelque maladie épidémique parvenait à la quarantaine, pendant leur confection, le danger de la voir propager et la difficulté d'un isolement rigoureux, ne seraient-ils pas beaucoup accrus par la présence, par les allées et venues sur le territoire de la station des architectes, des entrepreneurs et des ouvriers qui seraient alors occupés à mettre en hâte les choses en bon état de fonctionnement ?

Pour toutes ces causes, je vous prierais instamment d'affecter dans le prochain budget un fort crédit aux travaux de la Grosse-Ile; et je me permets d'appuyer sur la nécessité de faire le possible durant la campagne de 1877 pour mettre cette station parfaitement en mesure d'arrêter et d'expulser toute épidémie que pourraient introduire les bâtiments océaniques par le fleuve Saint-Laurent.

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

FRÉDÉRIK MONTIZAMBERT,  
M. D. Univ. d'Edim., L. R. C. S. E., etc., etc., etc.,  
*Médecin-surintendant.*

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

## DÉPENSE DE LA STATION DE QUARANTAÎNE, GROSSE-ISLE, en 1876.

		\$ cts.	\$ cts.
15 avril .....	Balance, feuille des salaires du personnel d'hiver.....		336 78
30 " .....	Feuille d'avril.....		486 56
31 mai.....	Feuille de mai.....	890 55	
	Médicaments, O. Potvin et Cie .....	30 80	
	Fournitures de bureau, M. Miller et fils .....	62 30	
	Service de bateau à vapeur, Naz. Bernatchez.....	360 00	
	Fournitures diverses : March. sèches, F. M. Déchéne..	\$476 40	
	Epiceries, H. A. Paré.....	58 14	
	do L. Bourget.....	56 45	
	Art. de quincaillerie, H. S. Scott et Cie	53 08	
	Farine, Connolly et Cie.....	33 60	
	Paille, F. Vézina.....	30 00	
	Viandes, etc., Léon Arel .....	21 30	
		727 97	
	Dépenses casuelles, suivant justifications.....	237 49	2,309 14
30 juin .....	Feuille des salaires pour juin.....	890 59	
	Impression, C. Darveau.....	\$1 50	
	Papeterie, M. Miller et fils.....	2 50	
		4 00	
	Service de bateau, Naz. Bernatchez.....	180 00	
	Fournitures diverses : Quincaillerie, H. S. Scott et Cie	\$331 88	
	Marchandises sèches, F. M. Déchéne....	112 25	
	Farine, Connolly et Cie .....	32 40	
	Pétrole, F. O. Vallerand .....	23 45	
		499 98	
	Dépenses casuelles, suivant justifications.....	35 62	1,610 19
31 juillet.....	Feuille de juillet .....	890 55	
	Service de bateau, Naz. Bernatchez .....	225 00	
	Dépenses casuelles, suivant justifications.....	1 82	1,117 37
31 août .....	Feuille d'août.....	890 00	
	Service de bateau, Naz. Bernatchez .....	180 00	
	Dépenses casuelles, suivant justifications.....	11 13	1,081 68
.....	Feuille de septembre .....	890 55	
	Service de bateau, Naz. Bernatchez.....	180 00	
	Dépenses casuelles, suivant justifications.....	436 21	1,506 76
31 oct.....	Feuille pour octobre.....	890 55	
	Médicaments, O. Potvin et Cie .....	11 15	
	Papeterie, M. Miller et fils.....	4 00	
	Service de bateau, Naz. Bernatchez .....	225 00	
	Fournitures div. :—Quincaillerie, H. S. Scott et Cie..	\$175 48	
	Farine, Connolly et Cie.....	99 60	
	Pétrole, F. O. Vallerand .....	49 63	
	Marchandises sèches, F. M. Déchéne....	17 00	
	Légumes, Léon Arel.....	3 60	
		345 31	
	Dépenses casuelles, suivant justifications.....	8 98	1,484 99
30 nov.....	Avances au personnel d'hiver.....		651 00
	Feuille de novembre.....	901 66	
	Impressions, C. Darveau.....	5 00	
	Service de bateau, Naz. Bernatchez.....	225 00	
	Fournitures :—viandes, Léon Arel.....	15 00	
	Dépenses casuelles, suivant justifications.....	19 79	1,166 45
	Total.....		11,750 89

## RÉSUMÉ DES DÉPENSES, semestre au 31 décembre 1876.

	\$	cts.	\$	cts.
Appointements et salaires.....	5,114	86		
Fournitures générales.....	300	31		
Médicaments et réconfortants.....	11	15		
Impressions et fournitures de bureau.....	9	00		
Service de bateau à vapeur.....	1,035	00		
Dépenses casuelles.....	477	93		
			7,008	25

## RÉSUMÉ DES DÉPENSES, année de calendrier 1876.

	\$	cts.	\$	cts.
Appointements et salaires.....	7,719	34		
Fournitures générales.....	1,568	26		
Médicaments et réconfortants.....	41	95		
Impressions et fournitures de bureau.....	75	30		
Service de bateau à vapeur.....	1,575	00		
Dépenses casuelles.....	751	04		
			11,750	89

FRED. MONTIZAMBERT, M.D., Univ. d'Edim.,

L. R. C. S. E., etc., etc.,

*Médecin-surintendant.*



**No. 13.****RAPPORT ANNUEL, QUARANTAINE DE PICTOU, N.-E.**(M. W.-E. COOKE, M. D.)

---

STATION DE QUARANTAINE,  
PICTOU, (N.-E.), 29 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport pour l'année 1876, à la veille de prendre fin.

Je suis heureux de pouvoir dire qu'il n'y a eu aucun cas de maladie pestilentielle ou contagieuse, à ce port, pendant la campagne dernière.

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

W. E. COOKE, M. D.,  
*Médecin-inspecteur.*

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

## No. 14.

## RAPPORT ANNUEL SUR LE SERVICE DE LA STATION DE QUARANTAINÉ DE ST-JEAN, N. B.

(W. S. HARDING, M.R.C.S.)

STATION DE QUARANTAINÉ,  
ST-JEAN, N.-B., 28 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur cette station pour l'année expirée le 31 décembre 1876.

Le 25 mai, le navire *Equator* arriva de Rotterdam, d'où il avait fait voile le 27 mars. Le lendemain de son départ, un des matelots tomba malade et mourut au bout de douze jours. D'après le témoignage du capitaine, il n'y a pas de doute que la mort a été causée par une fièvre. Un autre matelot, du nom de Christian Anderson, qui était à bord depuis le 9 mai souffrait d'une fièvre typhoïde maligne. Je n'avais pas vu à St-Jean de cas de vrai typhus depuis plusieurs années, et je crus devoir prendre dans ce cas-ci toutes les précautions possibles pour empêcher l'infection du typhus de s'introduire ici. Le navire fut mis en quarantaine, nettoyé et fumigé, et tous les articles de literie et d'habillement furent soumis aux procédés de désinfection. Le malade fut transporté à l'île aux Perçix le jour de l'arrivée du navire, 25 mai. Il resta pendant longtemps dans le même état de faiblesse, et après avoir éprouvé quelque mieux, il empira et mourut le 5 juillet. Il n'y a pas eu d'autres cas de typhus dans la ville après l'arrivée de ce navire.

Le navire *David G. Flemming*, du port de 1,566 tonneaux, David Esson, capitaine, arriva le 10 juillet, venant de Liverpool, après une traversée de 52 jours. Au départ, il avait un équipage de 27 personnes, officiers et matelots. Les matelots étaient tous des noirs. Quatre moururent de la petite vérole pendant la traversée, et six autres en étaient atteints à l'arrivée du navire.

Je crois devoir donner sur ce navire des détails circonstanciés, qui feront mieux comprendre par un exemple, le fonctionnement de la quarantaine et l'efficacité avec laquelle elle sert à empêcher l'invasion des maladies contagieuses. Cette démonstration est utile en ce qu'elle est propre à convaincre l'opinion publique des résultats avantageux de la dépense faite pour l'entretien de ce genre de service public. Mon intention est aussi, en ayant recours à ce moyen, de vous faire agréer une recommandation qui, si elle est suivie d'effet, devra faciliter la mise à exécution des règlements, et qui vous paraîtra mieux fondée, si je l'appuie sur des faits.

Lorsque le bâtiment partit de Liverpool, une partie de l'équipage occupait un logement sur le pont et l'autre partie occupait l'entrepont d'avant.

Dix jours après le départ, le premier cas de petite-vérole, se déclara dans le gaillard d'avant; le treizième jour, il se produisit un second cas, et les deux furent fatals. Peu après, huit des matelots stationnés sur le pont furent successivement atteints, et deux succombèrent. Les six qui restaient sont ceux dont la maladie fut déclarée à l'arrivée du bâtiment. Les objets de literie et d'habillement des matelots morts furent placés au milieu de l'entrepont et laissés là pendant le reste de la traversée. Le logement sur pont resta occupé par les autres hommes de l'équipage, y compris les malades.

Le danger de cet arrivage venait des cas de maladie existant à bord et de l'infection des objets de literie et des hardes de tout l'équipage, car l'infection devait avoir atteint tous ces objets de même que le navire lui-même, dans les circonstances où les matelots s'étaient trouvés placés.

Comme première mesure de précaution pour empêcher la maladie de se répandre, les objets de literie et d'habillement des matelots morts, objets qui avaient été placés dans l'entrepont, furent calés au fond de l'eau, au lieu où se trouvait le navire, à deux mille au large de l'île.

Le lendemain de leur arrivée, les six matelots malades furent débarqués sur l'île, avec leurs effets, et placés dans un bâtiment détaché, où l'on prit des moyens pour les tenir isolés.

Les hommes d'équipage restés à bord furent employés au travail de désinfection, dont je donnerai ici quelques détails. L'entrepont et le gaillard d'avant furent lavés à la chaux de haut en bas; le pont fut gratté et puis lavé avec une solution de sulfate de fer et d'acide carbolique. Pour mieux nettoyer le logement sur pont, où l'infection était le plus intense, il fallut placer les hommes ailleurs. On fit donc sur le pont une grande tente avec des voiles. Les fonds des cadres du logement furent enlevés et détruits et tout l'intérieur, avec les cadres, fut peinturé. Le plancher fut aussi gratté comme dans l'entrepont. Les hommes de l'équipage ne retournèrent point dans cette partie. L'entrepont et le logement sur pont reçurent plusieurs fumigations de soufre et de chlore.

Après avoir employé tous les moyens pour purifier le navire, dans toutes ses parties, il restait à désinfecter les hardes des matelots. Cette opération dut se faire sur l'île, qui présente seule les conditions voulues pour sa bonne exécution. Le navire ayant donc été nettoyé à ma satisfaction (ce qui prit dix jours), tous les hommes furent débarqués sur l'île, avec leurs effets, et le navire fut remorqué à la ville. Les matelots furent débarqués le 21 juillet; leurs objets de literie et d'habillement avaient été parfaitement désinfectés, et ils furent congédiés le 25.

Les six matelots malades qui avaient été débarqués sur l'île à l'arrivée du navire, reçurent leur congé le 8 août. Je suis heureux de pouvoir dire qu'il ne s'est manifesté aucun cas de petite vérole dans la ville après la sortie du navire.

Les détails qui précèdent n'indiquent qu'une petite partie des opérations nécessaires pour la désinfection d'un navire; ils suffisent toutefois à montrer quelles grandes précautions il faut prendre pour faire cette purification, et quelle surveillance attentive elle exige du médecin, dont la présence, comme on le voit, est nécessaire pendant toute la durée du travail.

Je ne parlerai pas ici de la visite que le médecin doit faire du navire à son arrivée, pour constater quelles mesures il convient de prendre d'après les circonstances variées qui se présentent. Ce qu'il y aurait à dire à ce sujet est étranger à l'objet que j'ai ici en vue.

Je prends maintenant la liberté de soumettre respectueusement à votre attention la recommandation à laquelle j'ai plus haut fait allusion. Il serait très-avantageux, à mon avis, à tous ceux qui sont intéressés dans les opérations de quarantaine, que l'on remit le médecin-surintendant en possession de la maison de l'île, qui avait été destinée par le gouvernement provincial depuis une trentaine d'années au service du médecin-surintendant, et avait été employée par lui pour les besoins de son service jusqu'à ces derniers temps.

Cela aurait l'effet d'abrégé la détention des navires infectés et d'ajouter en même temps aux moyens préventifs contre la propagation des maladies.

Le règlement (page 14) porte ce qui suit au sujet des devoirs que le médecin surintendant doit remplir sur l'île: "Il surveillera le nettoyage, le lavage et la purification de tous les passagers, l'ouverture et l'aération de leur bagage; et lorsque les passagers seront en état de quitter l'île, il fera, si la chose est nécessaire, brûler ou autrement détruire tout ou partie de ce bagage." De fait, le médecin doit surveiller l'aération des hardes et linges au point de se rendre compte de l'état de désinfection de chaque objet, car un seul qui n'aurait pas été désinfecté suffirait à rendre nul le résultat de l'opération. La disposition que je viens de citer est le point capital du règlement. L'île est admirablement située pour ce service, auquel elle offre toutes les facilités possibles: larges espaces, bâtiments, installations avec grandes bouilloires, etc.

Pendant que s'exécute le travail de nettoyage, le médecin-surintendant doit passer les jours et les nuits sur l'île, afin de surveiller et diriger les procédés de purifica-

tion, et aussi pour empêcher que personne ne s'échappe du navire ou de l'île. D'autres raisons évidentes exigent également sa présence sur les lieux. Indépendamment de cet objet principal, l'usage de cette maison serait encore avantageux sous d'autres rapports. Je me bornerai à mentionner deux exemples de l'utilité qu'on en pourrait tirer : on pourrait y loger l'infirmière, et l'une des pièces servirait de dépôt pour les objets de literie et autres appartenant au département. Aujourd'hui on n'a pas de lieu sûr où déposer ces objets. De plus, une couple de chambres seraient mises à la disposition du médecin, qui s'y installerait à l'arrivée d'un navire infecté. Le médecin doit être en possession avant l'arrivée du navire, car après l'arrivée, il est trop tard pour faire sortir ceux qui sont dans la maison et pour préparer les appartements. Le médecin d'ailleurs est appelé alors à consacrer tout son temps au navire et ne pourrait s'occuper des détails de la prise de possession et de l'installation.

Ainsi donc, pour permettre au médecin de passer les jours et les nuits sur l'île, comme cela doit se faire dans le cas de l'arrivée d'un navire infecté, il faut lui assigner une place quelque part; aujourd'hui il n'a point de lieu où il puisse se retirer. L'une des conséquences de cet état de choses, c'est que le médecin se trouve ainsi forcé de perdre en traversées de l'île à la ville un temps précieux qui devrait être employé à diriger le travail de désinfection, outre qu'il court plus ou moins le risque d'introduire la maladie dans la ville par ses allées et venues. Une autre conséquence certaine, c'est que les vaisseaux ont à rester plus longtemps en quarantaine. Il faut ajouter à cela le danger de voir les matelots désertir de l'île ou du navire et certains autres faits que j'ai indiqués ou qui ressortent de ce qui précède. Je sou mets respectueusement ces observations au sujet de la maison, à la considération de votre honneur.

Je ne doute point que le ministre de la Marine, au département duquel cette maison appartient aujourd'hui, ne consente volontiers à la rendre à son usage primitif, lorsque cet honorable ministre aura été informé des circonstances, car personne plus que lui ne doit désirer voir les choses disposées de manière à retarder le moins possible les navires en quarantaine.

La galerie au second étage du bâtiment principal est dans un état dangereux, et comme elle sert à communiquer avec les chambres du haut, il est nécessaire de la réparer ou de la renouveler. La galerie du premier étage a aussi besoin de réparation.

Tous les bâtiments ont besoin d'être blanchis à la chaux.

La surveillance voulue a été exercée à l'arrivage des navires. Aucun détail du service n'a été négligé, notamment en ce qui regarde la visite des cadavres apportés ici des Etats-Unis et d'ailleurs, afin de constater que le décès n'avait pas été causé par une maladie contagieuse.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

W. S. HARDING,

*Médecin-Surintendant.*

A l'honorable  
Ministre de l'Agriculture,  
Ottawa.

## No. 15.

## RAPPORT DE L'AGENT-VOYAGEUR DE QUÉBEC-SUD.

(M. JOHN SUMNER.)

QUÉBEC-SUD, 18 novembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport en qualité d'agent-voyageur d'immigration pour l'été de 1876.

Les immigrants dont j'ai dû prendre soin forment un total de 5,466, plus 1,800 passagers de chambre, dont le transport a été effectué par 37 steamers.

J'ai fait pendant la saison 28 voyages de Québec à l'ouest, qui représentent un parcours total par le Grand-Tronc de 22,800 milles dans l'espace de six mois.

Les chiffres donnés plus haut comprenaient environ 750 Mennonites et Islandais, les autres immigrants de cette catégorie ayant été acheminés vers l'ouest sous la conduite d'une autre personne. J'ai procuré à ces immigrants tous les soins nécessaires et les ai accompagnés de jour et de nuit.

Les Mennonites feront de bons et vigoureux colons. Ils ont de l'argent. Les Islandais sont pauvres, mais feront aussi d'utiles colons.

Les immigrants de langue anglaise étaient de bonne apparence et témoignaient le désir de se fixer dans le pays. Il y a absence complète d'employés de commerce et d'artisans. Bon nombre de servantes sont venues cette année, et elles ont trouvé à se placer immédiatement. Il ne s'est produit aucun cas de décès parmi les immigrants pendant qu'ils étaient sous ma charge.

La compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer a donné de bonnes facilités de transport, et il n'y a pas lieu à plainte sous ce rapport.

Les salles à manger sont tenues par les mêmes personnes que l'année dernière; elles ont donné satisfaction. La salle à manger tenue pour le compte du gouvernement aux Tanneries n'est pas sur le pied que je voudrais. Elle a été peu en usage pendant les quatre derniers mois. D'après ce que m'a dit le sous-agent d'immigration à Montréal, je pense que les immigrants qui ont pris leurs repas à l'hôtel même du restaurateur ont été satisfaits.

Le système de billets de distribution de viande, système que j'ai adopté à la demande de M. Daley et aussi à la demande du département d'Ontario, a un bon effet.

Tous ceux avec qui j'ai eu des rapports en ma capacité officielle ont droit à mes remerciements pour leur obligeance et leur courtoisie constantes.

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

JOHN SUMNER,  
*Agent voyageur d'immigration.*

A l'honorable  
Ministre de l'Agriculture,  
Ottawa.

## No. 16.

## RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT A HALIFAX.

(M. N. WICKWIRE, M.D.)

BUREAU D'IMMIGRATION,

HALIFAX, 4 janvier, 1877.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous adresser le rapport suivant pour l'année 1876. Comme l'année dernière, je suis heureux de pouvoir dire que les occasions d'appliquer le régime sanitaire ont été très-peu nombreuses.

Le 1er avril, le vapeur *Austrian* est arrivé de Liverpool ayant un passager d'entre-pont malade de la rougeole; les autorités de la ville n'ayant pas voulu permettre que le malade fût envoyé à l'hôpital de ville, je le fis transporter à la station de quarantaine, où je le traitai jusqu'à sa guérison.

Le 15 septembre, la barque *Templar* de Montréal, à destination d'un port d'Europe, relâcha ici, ayant perdu le 14 septembre un matelot, qui avait succombé à la petite vérole. Le bâtiment subit la quarantaine accoutumée, et il ne se produisit pas d'autre cas.

Le 18 septembre, le brigantin *Arctic*, allant de Wellington à Cork, relâcha à ce port, ayant un matelot malade d'une mauvaise fièvre. Le matelot mourut le soir même, et fut enterré le lendemain sur l'île Lawlor. Les précautions ordinaires ont été observées à l'égard des steamers à passagers et autres navires qui venaient de ports connus pour être infectés.

Si l'on prend en considération le grand nombre de bâtiments, et particulièrement de steamers à passagers qui nous arrivent de l'étranger pendant l'année, on reconnaîtra que c'est une bonne fortune remarquable qu'ils nous aient apporté si peu de maladie, et nous ne pouvons guère espérer pareille immunité pour l'année qui commence. On a construit l'été dernier un débarcadère à l'île Lawlor. J'avais plusieurs fois signalé la nécessité de cette amélioration. L'ouvrage est solide et satisfait à un besoin qui se faisait sentir depuis longtemps.

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

W. N. WICKWIRE, M.D.,  
*Médecin-inspecteur.*

## No. 17.

## RAPPORT SUR L'ÉMIGRATION D'EUROPE AU CANADA PENDANT L'ANNÉE 1876.

(M. RICHARD BERNs.)

ANVERS, 31 décembre 1876.

MONSIEUR,—En réponse à votre demande du 11, j'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur l'émigration au Canada, et sur les circonstances dans lesquelles elle s'est opérée, à ma connaissance, pendant l'année 1876.

Considérant les choses sous un point de vue général, je crois devoir rappeler ici mon rapport sur les opérations de l'an dernier, à cause de l'importance de quelques-uns de ses points, qu'il me paraît opportun de soumettre de nouveau à votre appréciation.

Les principaux de ces points sont les suivants :

“La nécessité de la création d'un service direct entre Anvers et le Canada, en vue de stimuler l'émigration et de favoriser le développement du commerce, surtout de l'exportation des produits canadiens.

“L'opportunité de recourir à la voie des annonces pour faire connaître au public les avantages que l'émigrant trouve au Canada, et les heureux résultats obtenus par ceux qui se sont établis dans ce pays.

“Les avantages incontestables de la réduction du passage, comme moyen d'attirer l'émigration européenne au Canada.

“L'utilité de la construction du Transcontinental canadien, pour obtenir des ouvriers européens de tous métiers, qui contribueront plus tard à la création de nouvelles usines ou manufactures, et au développement de celles qui existent déjà.

“L'urgence de l'établissement d'agences commerciales, pourvues de salles d'échantillons et chargées de fournir au public des renseignements sur les produits canadiens.”

Sans revenir sur tous ces points, que j'ai déjà examinés dans mes précédents rapports, qu'il me soit permis de soumettre de nouveau à l'attention du gouvernement canadien certaines observations pouvant offrir quelque lumière utile à l'accomplissement de sa tâche et peut-être conduire à l'adoption de mesures fructueuses.

En premier lieu, je dirai un mot de l'avantage des annonces. Les bons résultats que ce moyen donne, sont confirmés par le fait que MM. Allan frères et Cie, de Liverpool, en toute occasion, répandent des avis à la main pour stimuler l'émigration au Canada.

La grande dépense faite de la sorte par eux prouve qu'ils regardent ce moyen comme très-efficace ; au surplus, de nombreuses expériences, dans toutes les branches d'affaires, témoignent chaque jour de la vérité de mon observation.

La protection, l'assistance à donner aux immigrants est le point capital que je me permets d'indiquer ensuite au gouvernement canadien. Sa sollicitude à cet égard m'est connue ; mais comme il m'a fait l'honneur de me confier une part de la responsabilité, je désire démontrer invinciblement que son attention, sa vigilance, ainsi que celle de ses agents, doit être incessante. La réception et le placement des immigrants est l'une des tâches les plus importantes et les plus délicates qu'entraîne son entreprise.

Comme j'en ai déjà fait ailleurs la remarque, à l'exception d'un petit nombre de navires à voile, qui font le trajet entre Anvers et Québec ou Montréal, pendant l'été, il n'existe aucune ligne directe de transport entre le Canada et l'Europe continentale. Tandis que tous les ports des Etats-Unis sont reliés par des services de steamers avec notre continent, le Canada n'a de ces communications qu'avec Londres et Liverpool.

Il s'ensuit que toutes les transactions commerciales entre le Canada et le continent d'Europe doivent se faire par le canal des négociants anglais; et que, par suite, le développement du commerce canadien, principalement du côté de la Belgique et de la France, est arrêté. Des considérations semblables ont porté le gouvernement belge à accorder des subventions à certaines lignes de communication directe; et si le gouvernement canadien pouvait adopter ce moyen, on verrait non-seulement le commerce d'exportation du Canada en profiter grandement, mais l'émigration recevrait aussi, par l'effet des relations actives qui s'établiraient aussitôt, une impulsion telle que votre gouvernement voudrait alors stipuler avec les compagnies des conditions spéciales pour le transport des émigrants à son territoire. Ceux-ci, satisfaits de la réduction de prix ainsi obtenue, n'ayant plus d'ailleurs qu'un passage à faire, sans transbordement, n'auraient plus, à beaucoup près, cette hésitation dont je vous ai parlé dans mes précédents rapports; et il deviendrait beaucoup plus facile de recruter des familles entières.

Un objet non moins utile que l'établissement de lignes directes et régulières, au point de vue du développement du commerce direct, ce serait la formation de chambres de commerce dans tous les grands marchés d'Europe, et plus particulièrement dans les ports de mer. On ne peut nier que ces chambres ne soient très-avantageuses au commerce, cela est manifeste. Le Canada, dont les intérêts sont presque les mêmes que ceux de la Grande-Bretagne, pourrait confier l'organisation de ces assemblées aux consuls britanniques; elles seraient composées principalement de Canadiens résidant à l'étranger, et de personnes liées commercialement au Canada. Représentant les intérêts de ce pays, elles pourraient aussi exercer une influence puissante sur l'émigration, par la confiance méritée qu'inspireraient des assemblées formées de personnes notoirement honorables.

L'émigration, en général, n'a pas été considérable, l'an dernier; à cause, surtout, de la situation peu favorable des affaires, tant aux Etats-Unis qu'au Canada, et de la crise économique qui s'est produite en Europe. Le nombre d'émigrants envoyés, par l'intermédiaire de mon bureau, au Canada, en 1875-76, a été de 476, la plupart travailleurs; si l'on considère le peu de tendance à émigrer qui s'accuse depuis 1873, et dont j'ai analysé les causes dans mon rapport relatif à cette période, ce nombre doit paraître satisfaisant.

Les lignes directes de steamers établies entre Anvers et New-York, par lesquelles il a passé, en 1874-76, environ 15,000 personnes aux Etats-Unis, moyennant des prix bien moindres que ceux du passage d'Anvers au Canada, *via* de Liverpool, sont un moyen formidable de concurrence, à l'encontre de la propagande canadienne, surtout parce que le trajet à Montréal coûte beaucoup plus que la traversée à New-York. Cela confirme les observations que j'ai constamment faites, et que je résume ainsi: il faut non-seulement des lignes directes, mais aussi des prix réduits pour les émigrants. Si le gouvernement pouvait consentir à étendre à toutes les classes d'émigrants le secours de £1, qu'il accorde aux servantes et aux familles, pour leur passage, nul doute que cette assistance n'eût une influence marquée sur l'émigration.

En 1876, l'émigration européenne au Brésil par notre port a pris beaucoup d'accroissement. Le gouvernement brésilien accorde la gratuité du passage et assure à l'émigrant de grands avantages, à son arrivée. Grâce au progrès de la navigation à vapeur entre Anvers et cette contrée, le courant qui s'y porte va grossissant de jour en jour.

Comme la question de l'émigration a un rapport très-étroit avec le commerce des peuples, il est extrêmement désirable que l'on crée une exportation de produits canadiens au continent, aussi étendue que possible. A ce propos, je placerai ici un relevé d'articles que le Canada produit et qui viennent sur notre marché.

Voici une liste d'importation de bois :

	1876	1875	1874	1873	1872	
Cèdre.....	2,292	3,353	6,983	2,974	3,886	} Billes.
Ébène.....	25	22	79	514	177	
Noyer.....	1,744	2,924	1,270	5,614	3,543	
Erable.....	15	.....	102	.....	33	



D'après les tableaux détaillés, sur les 2,292 billes de cèdre, 522 ont été importées d'Angleterre, et 568 de New-York et de Philadelphie. Les 50 kil. se vendent de 10 à 15 francs.

Les 25 bûches d'ébène ont été importées d'Angleterre, et se sont vendues de 30 à 40 francs les 100 kil.

Pour le bois de noyer, on en compte 277 bûches importées de New-York et de Philadelphie, et 1,467 du midi de l'Europe. Prix—de 9 à 11 francs et demi les 50 kil.

Les 15 billes d'érable venaient de Boston, par le Havre, et au dernier cours ce bois était coté à 10 francs les 50 kil.

Des quantités considérables de grain ont été importées, en 1876, de l'Amérique, principalement des Etats-Unis, de la Californie et du Chili. Le Canada peut dans une grande mesure aider à nourrir l'Europe; son agriculture et son commerce tireraient de là un gain toujours croissant. Les relations directes rendraient l'intercourse de plus en plus actif, comme je l'ai déjà dit; et l'émigration, en développant la richesse agricole, contribuerait aussi à la prospérité commerciale du pays.

Le pétrole canadien est, sous ce nom, tout à fait inconnu sur le continent d'Europe; et pourtant quelles ressources en cela encore le Canada ne peut-il pas offrir au commerce? Durant l'année qui expire, nous avons tiré des Etats-Unis 651,103 barils de cette huile. Pourquoi le nom du Canada n'est-il pas mentionné? Le pétrole canadien, qui ne s'exporte actuellement que par la voie des ports des Etats-Unis, pourrait, moyennant les mêmes frais de transport, être envoyé à Halifax (N.-E.) et de là, pendant toute l'année, aux différents port d'Europe. Les transactions entre les deux continents en deviendraient plus étendues.

Pareillement, à l'article des résines, matière dont le Canada pourrait exporter de si grandes quantités, et dont il est venu à Anvers 27,070 barils des Etats-Unis en 1876, le nom du Canada ne figure point sur les tableaux.

Je soumets toutes ces considérations à l'appréciation du gouvernement canadien, qui y verra combien je prends intérêt au peuplement de son territoire.

Le gouvernement belge a promulgué une loi sévère qui règle les conditions de l'émigration par les ports belges. Aux termes de cette nouvelle loi, toute personne voulant se livrer aux opérations de recrutement et de transport d'émigrants, doit en obtenir au préalable l'autorisation et déposer au trésor public un cautionnement de 20 à 40,000 francs.

En appelant toute l'attention du gouvernement canadien sur les divers points que je me suis permis d'indiquer dans ce rapport, je suis convaincu que les résultats qu'il obtiendrait par les moyens proposés, le récompenseraient amplement de sacrifices temporaires.

Je suis, monsieur, avec la plus haute considération,  
Votre très-obéissant serviteur,

RICHARD BERNS,  
*Agent d'immigration du Canada.*

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

## No. 18.

## RAPPORT SUR LES COLONISATIONS SPECIALES AU MANITOBA.

(M. C.-J. WHELLAMS.)

OTTAWA, 31 octobre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'à mon arrivée à Winnipeg j'ai trouvé qu'il m'était impossible de me procurer des renseignements complets sur les ressources agricoles du Manitoba et du Nord-Ouest, l'aspect du pays et la nature du sol, en restant à Winnipeg et dans les environs, et m'assurer comment les immigrants doivent voyager pour se rendre aux concessions gratuites, sans entreprendre moi-même ce voyage en me servant du même mode de transport et du même équipement.

Sur la direction que je devais prendre, je consultai M. Hespeler, agent d'émigration, et M. Codd, agent des terres fédérales, et tous les deux me conseillèrent d'aller à la Petite-Siskatchewan, voyage de 15 jours, aller et retour. M'étant procuré un guide une charrette du pays, un bœuf de trait, une tente, et ce qu'il fallait pour camper, je partis de Winnipeg, le jeudi, 14<sup>e</sup> jour de septembre; je passai par Headingly, la Prairie du Cheval-Blanc, la Baie Saint-Paul, le High-Bluff, le Portage de la Prairie, la rivière des Pins, la rivière des Ecureuils, en suivant le principal chemin des Indiens, jusqu'à la distance de 170 milles; là, je quittai cette voie pour me diriger vers le sud-ouest jusqu'à la rive de la Petite-Siskatchewan. Le long de cette route et près des lieux que j'ai nommés, j'ai vu de bons homesteads et de bonnes fermes. Depuis le lac Ring jusqu'à la rivière aux Rats, les terres près de la voie indienne étaient çà et là hérissées d'épis, sur une étendue de 60 milles; en plusieurs endroits c'était la première moisson produite par le sol.

Tous les fermiers que j'ai rencontrés avaient confiance dans l'avenir, et se croyaient débarrassés d'ici à quelques années de leur redoutable ennemi, la sauterelle.

*Du fléau des sauterelles.*

J'ai eu soin de recueillir, sur ce fléau qui est le seul grand obstacle à l'avancement de la colonisation dans le pays, les opinions des plus anciens habitants: je me félicite d'avoir pu consulter M. Ryan, M.P., M. Mackenzie et M. Grant, à la rivière aux Rats; M. McKinnon, à la rivière aux Ecureuils; M. Spence, greffier du Conseil législatif du Manitoba,—dont les terres et les fermes ont des milles d'étendue et ont beaucoup souffert du fléau; j'ai aussi questionné de petits fermiers et d'anciens colons; et je me suis rendu jusqu'à moins de douze milles des localités où a eu lieu l'écllosion des sauterelles.

D'après les renseignements que j'ai reçus, il est douteux que ces insectes dévastateurs reparaisent, d'ici à quelques années, en quantités telles qu'ils puissent endommager bien gravement les moissons. Sur la durée de cette période d'immunité, les opinions, parmi les plus anciens habitants, sont très-divergentes; on estime qu'elle sera de 10 à 20 ans. M. McArthur, à la Petite-Siskatchewan, m'a dit que les sauterelles avaient écloé cette année, à moins de 12 milles de sa ferme, qu'elles avaient passé au-dessus comme une pesante nuée d'orage, en éclipsant la lumière du soleil. Des myriades de ces locustes s'étaient abattus sur un champ d'avoine, et y avaient tout anéanti en quelques heures; après quoi la masse avait repris son vol et avait disparu dans une autre direction que celle suivie par elle les années précédentes.

M. McKenzie, de la rivière aux Rats, qui exploite une ferme de plus de 1,500 acres, m'a dit: "J'ai vu, pendant toute une journée, la nuée vivante passer en l'air; j'étais surpris de la direction qu'elle prenait, qui était celle du sud-est, au lieu que, les années précédentes, les sauterelles s'étaient envolées vers le nord-ouest." Ce colon m'a déclaré qu'il ne se plaindrait pas si elles ne revenaient jamais que tous les trois ans, de sorte qu'il fût assuré de deux récoltes tant celles-ci sont riches et abondantes.

Selon M. Grant, il n'y a aucun signe de ce fléau pour l'année prochaine, car les sauterelles ne se sont pas accouplées; observation dont il a été informé par ses confrères de la société d'agriculture de la province; d'ordinaire, à la mi-septembre l'accouplement se fait, et cela dure plusieurs semaines.

M. House, de la Prairie du Cheval-Blanc, a remarqué que, dans leur vol, les sauterelles suivaient une direction tout-à-fait inusitée; il en était tombé beaucoup à terre, qui étaient mortes en quelques heures. En les examinant, il avait trouvé qu'elles avaient les deux ailes percées de deux petits trous près de l'attache, et qu'il y avait en-dessous deux petits insectes de couleur rougeâtre, et de la grosseur environ d'une tête d'épingle.

#### *Sol.*

La qualité productive du sol est très remarquable; la couche de surface est formée d'un loam noir, riche, profond d'un à quatre pieds; en approchant de la Petite-Siskatchewan, elle se mélange d'un peu de sable très-fin. Le sous-sol est le plus souvent de glaise et de gravier.

La contrée, depuis le lac Long jusqu'aux bords de la rivière, distance de 150 milles, renferme plusieurs belles étendues de terre fertile, où l'on rencontre çà et là des bouquets de peupliers, des prairies ondulées et sans arbres, des espaces inclinés, des crêtes montagneuses, des vallons, des sources salées, des marécages, des courants d'eau douce et des étangs pareils à des lacs. Sur les bords de ces étangs, au sein de ces marécages, croît un gros foin, haut de quatre à huit pieds. En maints endroits, on pourrait le lier par-dessus le dos d'un cheval, et souvent les traiteurs qui viennent y camper, cherchent pendant des heures leurs bestiaux perdus dans ces grandes herbes. Partout où le sol n'est pas propre à la culture des céréales, il offre d'excellents pâturages, les marais donnant plus de quatre tonnes de foin par acre. M. Grant, à la rivière aux Rats, se procure assez de fourrage pour nourrir 30 pièces de bétail durant l'hiver, sans aucun soin, que celui de le faucher et de le ramasser.

#### *Aspect du pays.*

Dans le voisinage de la Petite-Siskatchewan, la prairie, avec ses pentes douces, ses vallons, ses éminences, ses plateaux, est pour le cultivateur, si je puis ainsi parler, un océan de richesse. D'acre en acre, de mille en mille, aussi loin que peut aller le regard, s'étend un paysage d'une admirable beauté: les ondulations du terrain, comme les vagues de l'immense Atlantique, se succèdent à l'infini dans la même direction. Et ce que la nature y produit, avec quelle profusion elle le répand! La multitude des fleurs, aux couleurs et aux formes diverses, est telle, que la prairie semble, à l'époque de la floraison, un jardin sans bornes; si nombreux, par exemple, sont les rosiers nains, que celui qui campe dans ces lieux peut dire qu'il a pour se reposer un lit de roses.

#### *Fruits sauvages.*

Les fraises, les groseilles, les gadelles noires, les framboises, les prunes rouges, les catherinettes, les atocas et les pommettes abondent dans les bois.

#### *Bois.*

La montagne Dauphin (*Riding Mountains*), à la tête de la Petite-Siskatchewan, peut fournir des bois pour tous les usages. Il y a une futaie, longue de 60 milles et large de 30, composée d'épinettes, de chênes et de liards. Les épinettes ont en moyenne trois pieds de diamètre, et croissent extrêmement haut; elles donnent du bois de construction de 100 pieds de long, qu'on peut faire descendre, sur le courant de la Petite-Siskatchewan, jusqu'à n'importe quel point de cette rivière, et s'il était nécessaire, au Fort Garry. En outre, presque tout le long des deux rives, il y a assez de bois de construction et de chauffage pour satisfaire aux besoins des établissements.

#### *Charbon de terre.*

On en a trouvé, à la distance de 14 milles, sur le côté d'une ravine, et on croit que l'extraction en serait facile, parce que la veine affleure presque la surface du sol.

*Fer.*

La montagne Dauphin renferme des masses de fer magnétique, qui auront un jour une incalculable valeur ; à mesure que le pays se peuplera, on verra s'élever des forgeries, des forges, des fabriques de machines de toutes sortes, qui emploieront des milliers d'ouvriers, et feront de la vallée de la Siskatchewan le centre le plus prospère du Nord-Ouest.

*Bestiaux.*

L'élevage des chevaux, des moutons, des bêtes à cornes coûterait moitié moins ici que dans la partie orientale du Canada, les herbes de la prairie offrant une abondance inépuisable, pour ainsi dire, d'excellents fourrages.

*Fromage.*

Il n'existe aucune fromagerie au Manitoba et au Nord-Ouest. Le besoin en est si grand qu'avant longtemps des personnes entreprenantes se chargeront d'y en établir. Le jour n'est pas loin où l'on ne voudra plus que ces immenses prairies, si riches en herbages, soient livrées en proie aux incendies, qui aujourd'hui font l'œuvre de la faux, de la faucheuse mécanique et des troupeaux ; et où l'on entendra les clochettes des vaches sur le penchant des collines et dans les vallons. Alors, chaque nuit, les fournitures de lait seront portées dans des bidons aux fabriques et converties en fromage.

*Beurre.*

Par sa bonne préparation, sa qualité si pure, son goût si exquis, ce produit devient une spécialité du pays. Mme Batchelor, qui est venue des États-Unis, il y a deux ans, avec son mari et ses enfants, et qui s'est établie sur les bords de la Petite-Siskatchewan, obtient par semaine, de quatre vaches, trente livres de beurre, et fournit en outre du lait à quatre veaux et à vingt personnes.

*Travaux de préparation de la terre.*

On retourne le sol de la prairie avec une charrue tirée par des bœufs (sillon d'environ 9 pouces), à l'automne ; et au printemps, on traîne la herse sur les pièces labourées. Les colons prennent maintenant peu de soin de la terre, après les semailles et les plantations faites ; on laisse les semences se tirer seules d'affaire. Ni sarclage, ni éclaircie, ni renchaussage. Tout pousse pêle-mêle, et cependant les fruits viennent bien et en abondance. Choux, 26 livres ; choux-fleurs, de 8 à 12 pouces de diamètre ; navets de Suède, 35 tonnes par acre ; raves (pour bestiaux) 6 livres pièce ; panais, de 1 à 3 pieds de long ; céleri 4 pouces de diamètre ; mil, semence de cette année, 3 pieds de haut ; tabac, récolte de cette année, 4 pieds et demi de haut, avec feuilles longues de 18 pouces—égal au tabac du Sud ou d'ailleurs ; betteraves rouges de table, 3 pieds de long, 6 pouces de diamètre ; oignons, 500 boisseaux par acre ; poids moyen de l'oignon : trois quarts de livres à deux livres pièce ; pommes de terre, 32 boisseaux pour 1 de semence ; poids moyen du tubercule : une demi-livre à trois livres. Le navet "grey-stone," le navet blanc, le navet de Hollande, la betterave mangold-wurtzell, la carotte longue, la carotte comestible, la carotte hâtive, la betterave à sucre, le kohlrabi, les fèves, les pois, la courge à la moëlle, le concombre, sont généralement supérieurs à ce que j'ai vu en Angleterre. Le blé rend 30 boisseaux par acre ; celui de la Petite-Siskatchewan pèse 65 livres au boisseau. Avoine, 70 bois. par acre, et paille longue de 5 pieds. M. McKinnon, de la rivière aux Ecureuils, ci-devant d'Argyleshire (Ecosse) a eu, cette année, une récolte de blé qui dû rendre 50 boiss. par acre. M. Grant, de la Rivière aux Rats, m'a dit que les pluies, plus abondantes que de coutume, ont fait périr son blé de printemps, parce qu'il n'avait pas eu soin de faire des rigoles d'écoulement sur sa terre et que l'eau est restée sur place plus longtemps qu'elle n'y fût restée s'il y avait eu des rigoles.

*Rivière des Pins.*

Sur sa rive orientale, il y a quelques belles étendues de terre arable. Les coteaux offrent en abondance du bois de chêne, assez gros pour qu'on en puisse confectionner des wagons, des faucheuses, des moissonneuses, des batteuses et autres objets, qui n'exigent pour leur construction que du bois de 9 à 11 pieds de long. Il y a dans les bois assez de glands pour nourrir des milliers de porcs.

*Houblon.*

L'espace indigène est fort sarmenteuse, grimpe très-haut et se couvre de fleurs ou grappes épaisses. Convenablement cultivée, elle ne serait inférieure à nulle autre. La vigueur, la couleur dorée et le poids de ses cônes, témoignent de la richesse du sol.

*Besoin de bras.*

Le besoin de travailleurs agricoles, à l'époque des récoltes, s'est fait beaucoup sentir; les travaux ont été exécutés en grande partie par des Sauvages. A la rivière aux Rats, il y avait un camp de plus de 20 wigwams de la tribu des Sioux. Les hommes, avec leurs squaws, ont presque tous été employés par M. McKenzie et M. Grant. J'ai vu les femmes occupées à lier les gerbes, ce qu'elles faisaient avec une remarquable dextérité. La liure était différente de celle en usage en Ontario et en Europe, mais aussi solide. Dans mon voyage, j'ai rencontré beaucoup de ces Sauvages, avec qui j'ai conversé par interprète.

*Salaires.*

Travailleurs agricoles,—\$25 par mois, avec la pension.

Domestiques,—\$10 à 16 par mois, avec la pension.

Maçons, briqueteurs et plâtriers,—\$4 à 6 par jour.

Peintres,—\$3 par jour.

Forgerons,—\$2.50 par jour.

Terrassiers de chemin de fer et simples journaliers,—\$1.50 à \$2 par jour.

A Winnipeg et dans les nouveaux établissements, il y a de l'ouvrage pour un grand nombre d'ouvriers en bâtiments.

*Articles d'habillement.*

Ces articles ne sont pas excessivement chers: les prix courants sont ceux établis par les postes de la Compagnie de la Baie d'Hudson et la maison Kew, Stobart et Cie. Ces postes sont des magasins qui sont montés comme les boutiques dites de toutes marchandises que l'on voit dans les villes de province en Angleterre. La Compagnie de la Baie d'Hudson tient des assortiments de marchandises de toutes sortes; M. Kew, Stobart et Cie ne vendent que des "marchandises sèches."

Habits (hommes).....	De \$8 00 à \$0 00
"    (enfants).....	2 50 " 0 00
Pantalons (hommes) en velours de coton à côtes.	2 25 " 0 00
Wincey, la verge.....	0 12½ " 0 25
Indiennes, la verge.....	0 8 " 0 16
Toile pour draps de lit (72 pouces de largeur), la verge .....	0 45 " 0 00
Coton jaune, la verge.....	0 6½ " 0 25
Flanelle de Saxe.....	0 35 " 0 75
Flanelle de Galles.....	0 30 " 1 00
Flanelle à chemise.....	0 30 " 0 60
Couvertures de laine (pesant en moyenne 10 livres), la livre.....	0 60 " 0 65

On peut se procurer des épicerie, des articles de quincaillerie, des vins et des spiritueux d'excellente qualité, aux magasins de la Compagnie de la Baie d'Hudson, au Manitoba, à des prix très-raisonnables.

*Productions.*

Le Manitoba et le Nord-Ouest offrent au cultivateur entreprenant, qui a peu de moyens, des avantages supérieurs, selon moi, à ceux qu'il trouverait dans les autres parties du Canada; et pour le convaincre de la vérité de cette assertion, j'ai rassemblé des échantillons des divers produits du pays, que j'espère pouvoir exporter et exposer en Angleterre.

*Liste d'échantillons de productions du Manitoba et du Nord-Ouest, recueillis cette année et apportés par moi à dessein d'en faire exposition en Angleterre.*

Blé froment, récolté par les Mennonites.  
 Avoine, récoltée par les mêmes.  
 Blé, récolté sur la Petite-Siskatchewan.  
 Orge.  
 Pois.  
 Blé-d'inde.  
 Sarrazin.  
 Pommes de terre "early rose."  
 Autres pommes de terre hâtives.  
 Navets de Suède.  
 Navets blancs de Hollande.  
 Betteraves rouges longues (mangold-wurtzel).  
 " dites globes "  
 " à sucre.  
 Carottes longues de table, et fourchues hâtives.  
 Kohl-rabi.  
 Fruits indigènes confits.  
 Fraises et gadelles noires (Petite-Siskatchewan)  
 Fève à larges cosses.  
 Autres variétés de fèves.  
 Betteraves comestibles longues rouges.  
 Panais.  
 Oignon rouge et blanc.  
 Houblon indigène sauvage (Petite-Siskatchewan)  
 Savon de fabrication indigène.  
 Trèfle.  
 Pemmican.  
 Graine d'herbe de Hongrie.  
 Pommes de terre venues de semence.  
 Foin de prairie, long et court.  
 Chou marbré.  
 Chou rouge.  
 Deux boîtes de terre (Manitoba et Nord-Ouest).

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

C J. WHELLAMS.

A l'honorable  
 Ministre de l'Agriculture,  
 Ottawa.

## No. 19.

## RAPPORT SUR LA COLONISATION AU MANITOBA.

(M. J.-W. Down.)

TORONTO, 2 août 1876.

MONSIEUR,--J'ai l'honneur de vous soumettre le compte-rendu suivant de mon voyage et des informations que j'ai prises au Manitoba.

Les détails que je présente n'ont pas été recueillis d'après de simples oui-dire ; mais sont les résultats d'observations *de visu* et d'entretiens avec des colons de presque toutes nations, depuis le Mennonite jusqu'au Sauvage ; et j'en garantis la parfaite exactitude.

Je quittais Sarnia, le 20 juin, sur le steamer de Beatty, l'Ontario, et, le 24, j'arrivais à Duluth. J'en repartis le lundi matin, et, par le chemin de fer Northern-Pacific, je me rendis à Fisher's-Landing, le 26. Je dus attendre jusqu'au lendemain le bateau de la rivière Rouge ; enfin je débarquai à Winnipeg le jeudi, 29 juin. A mon arrivée, j'allai voir M. William Hespeler, agent d'immigration, qui me présenta, le lendemain, à M. Codd, agent pour les terres fédérales, et au gouverneur Morris. Ces deux messieurs, avec beaucoup d'obligeance, me donnèrent des renseignements et des avis, qui m'ont été d'une grande utilité.

Dans l'après-midi, je louai une voiture pour me remettre en route dès le lundi matin, afin de visiter les terres à l'ouest du méridien, comprises dans les rangs un, deux, trois, quatre et cinq, des townships quatre, cinq et six, que je décrirai tout à l'heure du mieux qu'il me sera possible. M. Hespeler voulut bien m'accompagner dans ce voyage.

Le samedi, 1er juillet, j'allai en voiture sur la route de Selkirk, la distance de quelques milles, pour examiner la campagne ; je vis plusieurs anciens colons, qui ont, cette année, de grandes pièces de blé, d'orge et d'avoine ; leurs grains avaient une très-belle apparence. Ces gens me donnèrent beaucoup de renseignements sur le passé. Je m'enquis minutieusement de leur opinion relativement aux sauterelles, et je suis heureux d'être en mesure de dire qu'aucun d'eux ne paraît craindre qu'elles ne reviennent dévaster leurs récoltes.

Je constate que cette province en a été exempte durant une période de 30 années d'une seule continuité ; les colons semblent croire qu'ils touchent à une autre de ces périodes, et sont d'ailleurs convaincus que, lorsque le pays sera plus peuplé, plus cultivé, on ne verra plus reparaître le fléau des sauterelles, seule chose que les campagnes aient à appréhender maintenant. Quelques-uns m'ont dit qu'autrefois la Californie, l'Illinois et le Wisconsin étaient envahis de la sorte et même plus désastreusement peut-être, par les sauterelles ; mais qu'à mesure que ces Etats s'étaient peuplés et que les surfaces cultivées s'étaient étendues sur leurs territoire, les sauterelles avaient disparu. Personne ne doute que la culture ne produise le même effet dans cette grande et belle province ; le fait est que les colons en sont si certains qu'ils ont semé le plus de grains de toutes sortes qu'il leur a été possible, et jusqu'à présent les promesses de leurs champs sont magnifiques. Dans cette petite course sur la route Selkirk, je m'informai aussi soigneusement du prix des bœufs, vaches, etc., des instruments de culture et du travail de labour ; de l'étendue de terrain de prairie qu'on peut défoncer ou labourer par jour ; du nombre de paires de bœufs qu'on attelle à la charrue selon la nature des terres, du prix des bois à bâtir, etc., détails que je vais donner plus loin. Je revins de nuit, à Winnipeg, fort satisfait des renseignements que j'avais recueillis.

Lundi matin (3 juillet) M. Hespeler et moi, nous sommes partis de Winnipeg, et, ayant passé la rivière Assiniboine, nous avons remonté la rive occidentale de la rivière Rouge, jusqu'à la rivière aux Gratiis. Nous avons visité les Mennonites

colonisés dans le voisinage. Il y a vingt-neuf familles, qui forment un petit village. Ces colons ne s'établissent pas comme les autres immigrants : ils se groupent tous en villages, distants les uns des autres de trois ou quatre milles. A leur arrivée, ils se bâtissent des habitations avec des mottes de gazon, pour la première année. Ils paraissent fort unis et ne font qu'une seule famille. Ils travaillent beaucoup et économisent ; par exemple, ils s'épargnent beaucoup de travail par la manière dont ils disposent leurs clôtures. Ils n'en mettent qu'aux côtés d'une seule grande rue traversant le village, et se contentent d'avoir, contiguë à chaque maison, une petite cour close. Un homme mène paître, le jour, tous les bestiaux, chevaux, etc., dans la prairie : il arrête à chaque maison, le matin, et rassemble ainsi les animaux. Le soir, il les ramène et les renferme dans les cours jusqu'au lendemain. Chaque village a son pâtre. Lorsque les Mennonites installés à la rivière aux Grantias y sont arrivés, en septembre de l'année 1874, ils n'avaient ni une maison ni même une tente ; rien que la voûte du ciel pour abri. Ils se trouvaient pour le moins à huit milles loin de tout bois de feu ou de construction. Aujourd'hui, je les trouve groupés dans deux villages, chaque famille possédant une bonne maison de charpente, bien bâtie, quelques-unes fort grandes. Ils ont des troupeaux nombreux de bêtes à cornes et des chevaux, et ils ont semé, cette année, sept cents acres de terres en blé, orge, avoine et pommes de terre. J'ai été voir leurs cultures, et je n'ai jamais vu nulle part des moissons de plus belle espérance. Ils ont aussi 225 acres de terrain nouvellement défoncé, qui seront ensemencés l'an prochain ; et ils continuent de promener la charrue dans la prairie. Chaque famille a un magnifique jardin, très-net, et rempli de toutes sortes de légumes. Le village est pourvu de faucheuses, de moissonneuses, de râteleuses à foin et de batteuses. Sans doute que ces gens avaient de l'argent lorsqu'ils sont arrivés ; mais tout ce que nous voyons là est l'œuvre de leurs mains ; ils n'ont pas même eu un ouvrier pour les aider à construire leurs maisons et leurs autres bâtiments.

Dans la réserve mennonite à l'est de la rivière Rouge, communément appelée l'Établissement de la rivière aux Rats, il y a 380 familles, qui s'y sont rendues en 1874-75, et se trouvent installées dans 32 villages, dont chacun a un nom particulier, rappelant, je suppose, celui d'un village qu'elles ont quitté dans la Russie méridionale.

Cette colonie a un peu plus de 4,000 acres en culture, et de grandes étendues de terres labourées pour l'an prochain.

Chaque famille a une maison, avec étable, etc. Il y a deux églises. Ces colons ont construit d'excellentes routes et même des ponts.

J'ai oublié de dire que ceux de la rivière aux Grantias construisent un pont sur ce courant.

A Dufferin, à l'ouest de la rivière Rouge, autre établissement mennonite,—où nous avons passé près de deux jours,—j'ai trouvé 300 familles, réparties entre plusieurs villages, distants les uns des autres de quelques milles. Elles y sont venues en deux troupes, au mois de septembre 1875 et le printemps dernier. Toutes n'ont encore que des huttes de mottes de gazon, mais chacune est en train de se bâtir une bonne maison, soit de charpente, soit de troncs d'arbres dressés à la hache. Il y a une bonne église de charpente. Ces colons ont 1,475 acres ensemencés ; principalement de blé et de pommes de terre. Une grande partie des surfaces en culture n'ont eu leur premier labour que le printemps dernier, et la semence a été jetée parmi les herbes ; malgré cela, les cultures ont belle apparence, surtout les plantations de pommes de terre. Le blé devra, je pense, produire un bon demi-rendement, soit environ 15 boisseaux par acre. Les colons de Dufferin, comme les autres, ont beaucoup de bestiaux, des waggons, des charrues, des herses, toutes sortes d'instruments agricoles ; de fait, je pense que chaque famille, dans tous ces établissements, possède un waggon, et soit des chevaux, soit des bœufs de trait, ainsi qu'un outillage aratoire complet.

J'ai vu de grandes troupes d'immigrants mennonites qui se rendaient d'Emerson à Dufferin et à la rivière aux Rats.

Les Mennonites sont, sans nul doute, les meilleurs colons que la province ait encore reçus. On ne saurait croire tous les travaux qu'ils ont exécutés en si peu de temps.



Ayant visité presque chaque famille, et vu les choses de mes yeux, je puis répondre de l'exactitude de mon récit.

Ils sont établis en pleine prairie, à plusieurs milles du bois; quelques-uns en sont éloignés de huit ou dix milles, mais la plupart le sont d'au moins vingt milles. J'en ai fait la remarque à plusieurs. "Bah! me répondaient-ils, cela nous est égal: nous avons ici de bonnes terres, où nous ferons d'abondantes récoltes." Tout le monde, en vérité, est content; je n'ai jamais rencontré jusqu'aujourd'hui une petite société d'hommes en apparence aussi heureux. Ils sont très-doux et très-sociables; ils seront de bons voisins pour ceux qui s'établissent autour d'eux. Déjà plusieurs parlent anglais, notamment des enfants. La terre, dans leurs réserves, est d'excellente qualité; ils ont des terrains propres à la culture des céréales et d'autres à foin. On s'y procure de l'eau potable en creusant des puits de quatre à vingt pieds de profondeur. Bref, celui qui passera par là dans quelques années, y trouvera un peuple riche et considéré.

Pendant les trois semaines qu'a duré mon voyage à travers la province, je n'ai rien vu, en fait de travail et d'industrie, qui égale ce que j'ai observé chez les Mennonites. Leurs établissements sont, c'est tout dire, de vraies ruches d'abeilles diligentes, et feraient honneur à n'importe quel pays.

J'ajoute que la colonie, sur la rivière aux Rats, à l'est de la rivière Ronge, bâtit deux moulins à vent, pour moudre ses grains, etc. On m'avait dit, avant mon arrivée au Manitoba, que des Mennonites parlaient de la province et s'en allaient aux Etats-Unis. Je me suis tout particulièrement informé de la cause de ce départ, et j'ai su que huit familles avaient quitté l'établissement de la rivière aux Gratias pour passer au Nebraska et au Kansas, et que deux autres familles de la Réserve à l'est de la rivière Rouge, avaient dans ces Etats des amis qu'elles voulaient aller rejoindre. Tel était l'unique motif de ces déplacements.

J'ai parcouru ensuite les townships 4, 5 et 6 des rangs 1 à 6 ouest du méridien principal. Le township 4 de chaque rang est contigu à la Réserve mennonite.

Townships 4, 5 et 6, premier rang.—La terre est propre à la culture. Point de bois; en entier prairie découverte. Sol de loam argileux. Ces townships ne sont qu'à quelques milles de la rivière Rouge, où l'on peut acheter du bois de chauffage pour \$2 la corde, livrée sur le bord de la rivière.

Townships 4, 5 et 6, deuxième rang.—J'y ai rencontré de bonnes terres à foin; tout le reste est une prairie découverte. Sol riche, propre à la culture des grains et des racines. Point de bois.

Township 4, troisième rang.—Consiste en prairie sans arbres. Quelques ruisseaux y serpentent.

Township 5, même rang.—Une partie est basse; bonne terre à foin. Il y a en ce moment des centaines d'acres couverts d'herbes qui donneraient deux tonnes de fourrage, chacun, en moyenne; terrain ferme: les chevaux pourraient passer et les faucheuses fonctionner sans difficulté sur la majeure partie de cette surface. Le reste du township est une prairie, à sol gras de loam noir. Point de bois.

Township 6, même rang.—Bonne prairie unie; loam noir; quelques bouquets de bois, principalement de chênes. Ça et là quelques mares.

Township 4, quatrième rang.—Belle prairie découverte. Il n'existe pas dans la province de township plus favorable à la culture. Point de bois.

Township 5, même rang.—Bon sol, prairie découverte. Quelques terres à foin dans la partie nord-est. Point de bois.

Township 6, même rang. Excellente terre. La rivière Boyne traverse ce township. Le long de ses rives s'étend une lisière de bon bois, chêne, orme, tilleul et peuplier. Une grande partie des lots ont été pris et sont plus ou moins défrichés. Sur les bords de la rivière Boyne, il y a de bons cultivateurs, qui ont fait des améliorations considérables.

Township 4, cinquième rang. La partie ouest consiste en prairie et en bois. La partie orientale renferme des terres d'un sol favorable à la culture; mais le reste du township y est impropre.

Township 5, même rang. La partie ouest présente de bons pâturages et morceaux

de terre à foin ; mais en général ce township convient peu aux céréales. La petite rivière au Tabac la traverse ; sur ses bords, dans la partie sud-ouest, se trouvent quelques bouquets de bois.

Township 6, même rang. Quelques bonnes terres propres à porter les céréales, mais de qualité inférieure au sol des autres rangs. Bon bois. Les trois derniers townships sont pris en partie, et on y rencontre çà et là des colons.

Dans ces différents townships on trouve de bonne eau en creusant à une profondeur de quatre à trente pieds. A tout prendre, je ne crois pas qu'il y ait dans aucune autre partie connue du monde une pareille étendue de terre plus favorable à la culture.

Je puis recommander ces townships aux colons anglais, ou à quiconque cherche de bonnes terres. A la vérité, le bois est rare, ce qui est un grand désavantage ; mais j'estime que si un colon, ayant trouvé une terre fertile, n'est pas trop éloigné du bois pour aller y chercher soit un voyage ou une corde de bois par jour, il est bien situé et n'a rien à craindre.

Ceux qui s'établiront dans ces townships seront exactement dans cette position ; et tout compte fait, il est plus avantageux, je pense, au cultivateur d'être, disons à une quinzaine de milles du bois, si en récompense il y est plus proche d'autant d'un lieu de marché, de la rivière Rouge ou du chemin de fer. Cette rivière est navigable pendant toute la belle saison ; des bateaux la remontent et la descendent journalièrement ; ce chemin vaut presque une voie ferrée. Et puis les terres ou prairies découvertes situées à quelques milles des bois sont de bien meilleure qualité que celles qui iongent ces bois.

Les Mennonites, dans les townships voisins, sont installés de la sorte : l'éloignement du bois ne leur inspire aucune appréhension ; ils ont passé un hiver sur leurs terres, et cette expérience a satisfait leur désir. Il y a là de quoi rassurer les autres colons.

Je rapporterai à ce propos ce que m'a dit, un jour, au Minnesota, un riche fermier de l'Iowa, que j'avais rencontré dans mon voyage. Cet homme faisait de grandes cultures dans une région de prairies sans arbres. La conversation était tombée sur le combustible. Il m'apprit comment il avait paré à ce besoin, en semant à la volée, au printemps, de la graine de grand-soleil gris. L'automne, il coupe la plante en tronçons pour le poêle de cuisine. Il dit que les tiges et les têtes, qui sont très-grosses (celles-ci sont chargées de graines), font, lorsqu'elles sont sèches, un beau feu clair. Un quart d'arpent de terre produit, année ordinaire, assez de ce combustible pour alimenter un poêle de cuisine toute une année. Dans le sol si riche du Manitoba, le tournesol pourrait acquérir une grosseur énorme. Il vaut la peine d'en faire l'essai ; s'il réussissait quelle importance cette production de combustible aurait pour les colons !

Les mois de juin et de juillet sont les époques les plus favorables aux labours sur les terres de ces prairies, parce que l'herbe est alors poussée, pleine de sève, et qu'elle pourrit et se désorganise très-prompement.

Une paire de bœufs peut labourer un acre par jour, dans le mois de juin ; mais quand le sol durcit, il faut doubler l'attelage ; deux paires de bœufs retournent un acre et demi par jour. Le premier labour de préparation ne doit pas avoir plus de deux pouces de profondeur, avec une raie de quatorze à seize pouces de largeur. Le second labour pénètre plus avant de deux bons pouces, et ramène à la surface une terre noire et grasse.

Après la première façon, une paire de bœufs ou de chevaux labore assez aisément. Sur les terres neuves, il ne faut d'abord planter ou semer que des patates ou des pois, qui y viennent abondamment ; pour le blé et les autres grains, la production en est alors bien incertaine ; aussi, en règle générale, doit-on se garder d'en ensemen- cer cette terre encore remplie de mottes de gazon vert.

Le gazon des prairies pourrit et se décompose très-vite. Des terres ouvertes par la charrue en juin, labourées de nouveau en septembre, émottées avec la herse et emblavées le printemps suivant, produiront certainement une riche récolte : le sol est alors comme celui d'un jardin, et si le gazon y revient, c'est la faute du propriétaire ; car traité avec les soins ordinaires, il serait aussi bien nettoyé et exempt des mauvaises herbes, et après le déchaumage, à l'automne, en aussi bon état, qu'aucune terre qui se puisse voir au monde.

Des renseignements que j'ai obtenus, et de mes propres observations dans d'autres provinces, je conclus que le sol, le climat et les autres avantages naturels du Manitoba sont favorables à la culture à tel point qu'un pauvre homme peut se procurer plus facilement dans cette province de quoi vivre que dans le reste du Canada.

La plaine abonde en faisans (*prairie chickens*); le printemps et l'automne, les canards et les oies s'y montrent en voliers immenses, ainsi que les tourtes, à certaine époque. La perdrix ordinaire est aussi très-commune. Les forêts sont pleines de cerfs, notamment d'élans et de caribous. Des lièvres à foison. Les animaux à fourrure sont le renard, le castor, la loutre, le vison, le rat-musqué, et quelques ours noirs. Les bisons se trouvent par troupeaux dans le Nord-Ouest. Les grands lacs abondent en poissons-blancs, pesant de trois à cinq livres; les rivières et les ruisseaux en toutes sortes de poissons. On le voit, le Manitoba et le grand Nord-Ouest, jusqu'aux Montagnes Rocheuses, présentent de rares attractions au touriste et à l'amateur de chasse et de pêche.

Un mot maintenant aux fermiers anglais et aux autres personnes qui projettent d'émigrer pour améliorer leur sort et celui de leurs familles, et qui ont au moins de £150 à £200 à leur disposition: je les conseillerai d'aller s'établir au Manitoba, où la terre est bonne, le climat salubre, et l'ensemble d'avantages offerts sans égal dans aucun pays.

A ceux-là je dirai: Bon courage! traversez l'Atlantique et venez au Manitoba. Le voyage depuis l'Angleterre n'est que de vingt jours, et puis vous serez encore sous le vieux drapeau! Fils de la Grande-Bretagne, venez créer une autre et plus vaste Angleterre dans le domaine canadien!

*Prix des subsistances, etc.*

Voici approximativement les prix courants des articles de nourriture, etc., pour l'année prochaine, suivant des données basées sur les prix actuels.

Farine, le baril.....	\$ 6 00
Bœuf, la livre.....	0 15
Lard, le baril.....	\$18 à 25 00
Beurre, la livre.....	0 25
Œufs, la douzaine.....	0 25
Pois, le boisseau.....	1 00
Blé, ".....	1 50
Orge, ".....	1 25
Avoine ".....	1 00
Pommes de terres, le boisseau.....	0 75
Bois de construction, les mille pieds.....	\$22 à 35 00

*Récoltes moyennes au Manitoba.*

Blé, par acre.....	35 boisseaux.
Orge, ".....	40 "
Avoine, ".....	50 "
Pommes de terre, par acre.....	200 "
Pois, par acre.....	40 "

*Prix des bestiaux, etc.*

Bons bœufs de labour.....	\$150 00
" chevaux.....	300 00
" mulets.....	300 00
Bonnes vaches.....	de \$30 à 35 00
Charrue.....	" 25 " 30 00
Herse.....	" 10 " 16 00
Waggon.....	" 80 " 85 00
Charrette à un bœuf.....	" 15 " 20 00
Equipage d'attelage d'un bœuf.....	" 7 " 9 00
Poêle de cuisine, avec garniture.....	" 25 " 40 00

*Coût d'une maison.*

Il est difficile d'évaluer avec précision le coût d'une maison, lequel dépend entièrement du genre de construction et de la situation. Je pense, cependant, qu'une bonne et confortable maison bâtie de troncs d'arbres coûterait \$200. Toute famille voulant s'établir sur une terre doit avoir, lorsqu'elle arrive au Manitoba, au moins \$600 à appliquer à son installation, si elle veut commencer dans de bonnes conditions. Je ne conseillerais à personne d'y émigrer sans avoir au moins cette somme, et autant de capitaux en plus qu'il pourra s'en procurer. Il va sans dire qu'une maison reviendrait à beaucoup meilleur marché, si le bois était à proximité et si le colon travaillait lui-même à la construire.

*Observations générales.*

Il faut que celui qui émigre au Manitoba ait l'intention de s'établir sur une terre et de la cultiver pour lui-même; car les travailleurs agricoles n'y trouvent de l'emploi qu'à l'époque des récoltes.

Les terrassiers de chemin de fer sont les seuls travailleurs demandés maintenant dans la province; leur salaire est de \$1.50 par jour.

Le transport par la route de Sarnia ou de Collingwood au Fort Garry se fait dans des conditions de commodité pour les immigrants inférieures à celles qu'ils trouvent sur les steamers Allan. Les aménagements des bateaux sur les lacs Huron et Supérieur ne permettent pas de recevoir à bord plus de 200 émigrants, et même je doute qu'ils contiennent assez de cadres pour ce nombre de passagers.

De Duluth à la rivière Rouge, le voyage se fait sans trop d'inconvénients; mais j'avise les émigrants de se tenir bien sur leur gardes dans le trajet qu'ils feront par le Northern-Pacific, infesté d'escrocs qui vivent de ce qu'ils friponnent à ceux qui tombent entre leurs griffes. Glindon et Fisher's-Landing sont les principaux théâtres de leurs exploits: ce dernier endroit est la station où les émigrants s'embarquent sur les bateaux de la rivière Rouge pour le Fort Garry. Les bateaux de la rivière sont tout-à-fait dépourvus d'aménagements pour les émigrants; il faut que ceux-ci se placent de leur mieux parmi les colis, le bois de chauffage, etc., sur le premier pont; et il n'y a pas d'endroit pour y faire cuire les aliments: cela, en vérité, est exorbitant, et les émigrants n'ont que trop raison de se plaindre.

J'ai vu les Mennonites embarqués à Fisher's-Landing sur une barge déjà encombrée de fers pour le railway, et qui allaient être emmenés ainsi à la remorque jusqu'à Dufferin, sans le moindre abri contre le soleil et les intempéries de l'air.

La durée du trajet de Fisher's-Landing à Winnipeg ou à Fort-Garry, n'est généralement pas de moins de 50 heures.

Les bateaux sur la rivière Rouge sont beaucoup plus petits que ceux des lacs Huron et Supérieur; or, s'il arrive très-souvent que ces derniers sont chargés outre mesure de monde, quelle idée faut-il se faire de l'encombrement qui en résulte sur les steamboats de la rivière?

Pendant mon séjour au Manitoba, j'ai rencontré bon nombre de personnes de Québec et d'Ontario, qui étaient à la recherche de terres pour s'y établir; plusieurs s'en sont retournées sans avoir trouvé ce qu'elles voulaient.

En causant avec ces Canadiens, je les ai entendus se plaindre des prix excessifs qu'on leur demandait pour le louage des chevaux dont ils avaient besoin dans leurs courses; ces prix étant de \$5 par jour pour une voiture et un cheval, et de \$10 pour une voiture à deux chevaux, outre la nourriture du conducteur et de l'attelage.

Ils se plaignaient encore qu'une grande partie des meilleures terres sont en la possession de spéculateurs, qui ne veulent pas s'y établir eux-mêmes et qui empêchent des colons sérieux de le faire par les hauts prix qu'ils demandent.

Quelques-uns de ces Canadiens, toutefois, sont restés dans la province et ont pris des terres du gouvernement.

---

Il est de fait, qu'il y a, dans la ville de Winnipeg, beaucoup d'individus qui spéculent sur les terres pour vivre, et qu'une partie des cantons fertiles ou boisés du pays sont entre leurs mains; cela, selon mon humble opinion, est extrêmement regrettable, parce que c'est un obstacle au progrès de la colonisation.

Les métis sont souvent les dupes de ces corsaires, qui achètent les terres et les *scrips* de ces pauvres gens pour une bagatelle. Leurs *scrips* se négocient à Winnipeg, comme les *greenbacks* chez les changeurs dans les grandes villes.

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

JOHN W. DOWN.

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

## No. 20.

## RAPPORT DE L'AGENT DE L'IMMIGRATION ISLANDAISE.

(M. WM. C. KRIEGER.)

REYKJAVIG, ISLANDE, 25 mars 1876.

MONSIEUR,—Bien que je présume que mes lettres à l'agent général vous seront transmises en temps convenable, et qu'elles doivent vous apprendre les détails de mes opérations depuis que j'ai eu l'honneur de me présenter devant vous, je désire vous en adresser un compte-rendu succinct, dans l'espérance que vous serez satisfait des résultats. M'étant convaincu que je perdrais mon temps dans le midi de l'île, où il existait un sentiment populaire plutôt contraire que favorable à l'émigration, je me suis rendu tout de suite dans le nord avec l'intention, après avoir parcouru attentivement cette partie du pays, d'aller dans l'est, c'est-à-dire dans la région des volcans, où je comptais trouver une population disposée à émigrer. J'ai passé, comme les lettres de l'automne dernier vous l'auront peut-être déjà appris, les mois d'octobre, de novembre et de décembre, dans les trois comtés du nord. Mes listes témoignaient qu'à cette époque 52 adultes d'Eyafirdir, 123½ de Skagafirdir et 37½ du comté de Hunavatu, étaient positivement décidés à partir, sans en compter, bien entendu, nombre d'autres qui étaient encore irrésolus. Le 26 décembre, je recevais de Londres l'ordre péremptoire de cesser tout travail de propagande dans le nord et de me restreindre à opérer dans le sud. Même après l'arrivée de M. Jonassen, il y aurait eu du travail très-amplement pour nous deux, comme le montre clairement le fait qu'il ne s'est jamais rendu jusqu'au littoral oriental de l'île. Je n'entends pas blâmer M. Jonassen, je pense qu'il a fait le plus de chemin qu'il a pu, mais le temps lui a manqué. Quoi qu'il en soit, après avoir laissé des sous-agents à l'œuvre, j'ai pris pour venir au sud une autre route que celle que j'avais suivie dans l'automne; dans le cours du voyage je me suis entretenu avec plusieurs centaines de personnes; je suis arrivé enfin à Reykjavig, le 30 janvier, épuisé de fatigue par un voyage de vingt-deux jours des plus rudes qui se puissent. Dès que j'ai pu me procurer des chevaux, j'ai été visiter la population du littoral du sud en me dirigeant vers l'est; j'étais de retour le 8 mars, car je m'attendais que le steamer-poste arriverait le 15. Les Allan n'ayant pas satisfait à ma pressante demande (souvent réitérée) de déposer le cautionnement, je me vois, par suite, dans la nécessité de passer en Angleterre pour essayer d'arranger les choses, ce qui sera facile maintenant, je pense, puisqu'en me présentant j'aurai derrière moi, pour ainsi parler, 500 émigrants. J'ai recruté jusqu'à ce jour (mais ces nombres ne sont nullement définitifs pour cette année) 350 personnes du nord et de l'est et 127 de l'ouest et du sud; dans ces chiffres, je compte deux enfants pour un, quand ils sont au-dessus d'un an; au-dessous, je n'en tiens pas compte; il y a en totalité 723 personnes, et je pense qu'avant l'arrivée du steamer qui les transportera au Canada, le nombre de mille sera complet.

Je vous prie, monsieur, d'être persuadé que j'ai fait mon possible, et que je n'ai épargné ni peine, ni effort, ni argent pour réussir dans mes opérations de recrutement. Veuillez croire aussi que si j'ai été dans le nord de l'île et si j'y suis resté trois mois, non sans obtenir d'encourageants résultats de ma propagande, je l'ai fait dans l'idée que j'avais la liberté d'aller dans toute partie de l'île où il me paraîtrait avantageux d'opérer. Je me flatte que les émigrants que j'ai recrutés vont pouvoir former une colonie selon le souhait du Département: très peu d'entre eux sont pauvres, beaucoup emportent en numéraire de \$1,000 à \$2,000. Je suis sûr de dire

l'exacte vérité en affirmant ici que ces gens-là sont l'avant-garde d'une très-forte émigration ; car, encore que ce ne soit pas le climat qui les force à quitter l'Islande pour aller chercher d'autres demeures, les causes de départ ne sont pas moins urgentes. La disette fréquente de fourrages dans certaines régions de l'île, la disparition de la morue, qui dernièrement a occasionné une détresse si alarmante, les désastreux effets des éruptions volcaniques, l'impossibilité d'acquérir quelque aisance, même par un travail énergique et soutenu, tout cela a découragé les gens, tout cela en met un grand nombre dans la disposition d'émigrer. Mais, dans de telles circonstances, il faut convenir, je pense, qu'on ne saurait prendre trop de soin de ceux qui vont frayer la voie, car presque tout dépendra de leurs rapports ; aussi je sollicite le département de leur accorder toutes les concessions et toute l'assistance en son pouvoir. Les Islandais sont intelligents, et en bonne conscience je puis dire de plus qu'ils ne sont pas sans disposition à émigrer à quelque autre pays, bien que ce ne soit peut-être pas aux Etats-Unis ; je demande donc très-respectueusement qu'on prête à ceux-là toute l'aide possible au Manitoba, sans quoi je crains bien que le mouvement si bien commencé ne finisse aussitôt.

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

WM. C. KRIEGER.

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa, Canada.

---

---

**No. 21.****RAPPORT DE M. CHAS. HETILSTONE, COMMIS DE MALLE SUR  
STEAMER-POSTE Océanique.**

---

STEAMER "SARDINIAN,"  
PORTLAND, 19 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que j'ai distribué, dans le cours de l'année dernière, les divers livres et brochures que j'avais reçus de votre département, et fourni aux émigrants tous les renseignements en mon pouvoir.

La plupart des émigrants que j'ai eu occasion de voir étaient des Mennonites en route pour le Manitoba.

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

CHAS. H. E. TILSTONE,  
*Commis de malle sur steamer.*

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.



## No. 22.

RAPPORT DU RÉV. LACHLIN TAYLOR, L.L.D., AGENT SPÉCIAL CHARGÉ  
DE FAIRE DES CONFÉRENCES SUR L'ÉMIGRATION DANS LA  
GRANDE-BRETAGNE.

TORONTO, 22 janvier, 1877.

MONSIEUR,—J'ai beaucoup de plaisir à vous présenter le compte-rendu, en forme succincte, de mes travaux pendant près de deux ans et demi, comme *lecturer* sur l'émigration, dans les Iles Britanniques. En premier lieu, j'ai eu cette bonne fortune que des personnes notables, lords-maires, provosts, baillis et membres du Parlement, ont consenti, soit à présider mes assemblées, soit à y occuper des sièges sur l'estrade; leur présence m'assurait des articles dans les grands journaux, articles qui maintes fois n'ont été rien de moins qu'un bon compte-rendu de ma conférence; ce qui avait deux résultats heureux: d'abord celui de la faire connaître à des milliers de lecteurs qui n'avaient pas assisté à l'assemblée, et ensuite celui de disposer favorablement par avance les esprits dans les villes que je devais visiter, en indiquant les ressources et les avantages de notre pays. Dans le sud de l'Angleterre, le principal obstacle que je rencontrais, c'était la déplorable ignorance des classes laborieuses, auxquelles le Canada, de même que toute autres colonies britannique, est à peu près aussi inconnu que, par exemple, l'Afrique centrale. Un solide travailleur, qui gagne de onze à treize shillings par semaine pour l'entretien d'une famille, sans un jardin, sans un pouce de terre où cultiver des légumes pour suppléer à l'insuffisance de leur repas, ne doit pas avoir une grosse bibliothèque ni même acheter un journal local, en sorte que ce n'est ordinairement que par les ministres de sa religion qu'il pourrait avoir des informations; et ceux-ci sont personnellement intéressés à empêcher qu'il émigre à un pays où pourtant son sort serait bien meilleur. Nous avons rencontré, toutefois, de nobles exceptions, des hommes qui, s'élevant au-dessus d'étroits préjugés locaux, nous ont généreusement secondé de leur influence, et souhaité de réussir dans notre mission. En général, le fermier à bail, dans les parties de l'Angleterre dont je parle, nous témoigne d'abord une opposition systématique et opiniâtre, mais, s'il vient à nous écouter, il ne montre pas qu'il ait trouvé à redire à nos assertions ou à notre manière de représenter les avantages du Canada; et je suis pleinement convaincu que quand on verra revivre le commerce et que nous jouirons de notre prospérité accoutumée, plusieurs de ces fermiers, surtout dans le nord de l'Angleterre et en Ecosse, voudront émigrer et se féliciteront ensuite d'avoir pris ce parti. Le grand épouvantail, même aux yeux d'hommes d'intelligence et d'une certaine lecture, c'est notre climat, c'est sa froideur dont on se fait une idée outrée et absurde. Toutefois, je pense que mes collègues et moi nous avons quelque peu dissipé l'illusion, et fait pénétrer quelque lumière dans des esprits occupés de rêveries pareilles, ce qui n'est pas toujours facile à travers la brume d'Angleterre ou la bruine d'Ecosse, lesquelles sont quelquefois si épaisses qu'il nous fallait le secours d'une lumière artificielle pour voir nos aliments sur la table à midi. Ces notions anglaises ne peuvent être bien redressées que par une résidence en Canada. En Ecosse, il y avait foule, le plus souvent, à mes conférences. Cela était dû à deux causes. D'abord, on me priait de donner une de mes conférences qui roulait sur la Terre Sainte, le dimanche, et comme je la faisais généralement dans une des plus grandes églises, des milliers de personnes l'ontendaient; excellente introduction à la conférence sur le Canada que je tenais dans la semaine. En second lieu, dans toutes mes courses par les Highlands, mon idiome natal, le gaélique, était

pour moi un puissant auxiliaire. Grâce à lui on est presque sûr d'aller au cœur du Celte, que ce Celte se trouve soit en Galway ou Connemara dans la vieille et grande Irlande, soit à l'ombre du Snowdon, en pays de Galles, soit dans les glens de *Duthaich nam Bearn* — *nam Glearn as nam Gaisgeach*, en Ecosse. A la suite de la conférence, j'avais un entretien amical avec les Highlanders, qui paraissaient le rechercher et le goûter beaucoup. Le principal obstacle à l'émigration est la pauvreté de ces populations, pauvreté qui apparaît de toutes parts aux regards de celui qui les visite dans leurs misérables huttes et voit leur maigre pâture; et tant que l'Australie et la Nouvelle-Zélande offriront la gratuité des passages aux artisans et aux travailleurs agricoles, le Canada aura beaucoup de désavantage dans la concurrence. Mais si notre généreux gouvernement pouvait exercer la même libéralité envers les émigrants vraiment dignes de cette assistance, sur la recommandation des agents, bien renseignés sur eux, je suis convaincu qu'il ne saurait faire un meilleur emploi de deniers publics qu'en assistant de la sorte ceux des émigrants qui paraîtraient devoir être des colons sérieux, ayant l'aptitude nécessaire pour travailler utilement à la future grandeur de notre pays. Dans mes courses, comme *lecturer* spécial, j'ai eu toujours et partout l'obligeant concours des agents locaux, ou des commissaires de districts; je crois qu'ils font un travail considérable et fructueux. C'est avec une entière satisfaction que je reporte mes regards sur le temps que j'ai passé au service du département; et, encore que mon engagement avec le gouvernement ait pris fin, mon travail n'est pas terminé; grâce aux nombreuses connaissances que j'ai faites au pays natal, j'aurai par privilège et préférence mille occasions de correspondre avec des personnes désirant émigrer, de tendre une main amie et de donner des avis et des conseils à plusieurs d'entre elles après leur débarquement sur nos rivages; de la sorte encore je pourrai promouvoir les intérêts de ma bien-aimée patrie d'adoption. Je ne puis terminer ce court résumé sans exprimer combien je rends grâce et suis reconnaissant à l'honorable premier ministre de son inaltérable bienveillance pour moi, et de ses bonnes paroles, qui sont venues plus d'une fois m'encourager dans l'exécution de mon importante mission.

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

LACHLIN TAYLOR.

A l'honorable  
 Ministre de l'Agriculture,  
 Ottawa.

## No. 23.

## RAPPORT ANNUEL POUR 1876 DE M. A. ROWAND, M.D., ET DE M. C. DEGUISE, M.D.

(MÉDECINS-VISITEURS DU PORT DE QUÉBEC.)

QUÉBEC, 4 décembre 1876.

MONSIEUR LE MINISTRE,—Nous avons l'honneur de vous présenter aujourd'hui notre rapport annuel pour l'année 1876.

Cette année, comme les deux ou trois précédentes, a été remarquable par l'état sanitaire des émigrants et des hommes d'équipage des vaisseaux transatlantiques.

Il est facile de constater par les rapports mensuels que nous vous avons soumis pendant la saison, qu'aucun bâtiment venant d'outre mer n'avait à son bord de maladie contagieuse qui nécessitât son renvoi à la Grosse Ile.

Ce simple examen démontre combien serait vexatoire, par la perte d'argent et de temps qu'elle occasionnerait aux intéressés, la mesure que proposait le docteur Montizambert dans son rapport de l'année dernière, de renvoyer à la Grosse Ile tous les vaisseaux qui n'y auraient pas fait relâche auparavant. Si cette mesure était mise en force, elle semblerait d'autant plus odieuse que l'état sanitaire actuel ne saurait justifier une telle rigueur.

Un seul bâtiment suspect, la goélette "Marie Louise," a visité notre port pendant cette dernière saison. Cette goélette avait été signalée depuis près d'un mois par les journaux comme ayant perdu son capitaine de la variole, et ayant encore plusieurs personnes à son bord atteintes de la même maladie.

Le premier novembre au soir, deux capitaines de bâtiments côtiers vinrent nous informer que la "Marie Louise," portant pavillon de détresse, était ancrée depuis le matin au delà de l'embouchure de la rivière St.-Charles, et que les gens à bord manquaient de provisions. Malgré l'heure avancée de la soirée, nous nous y transportâmes. Effectivement elle était mouillée bien en bas des limites où tout bâtiment sujet à inspection doit jeter l'ancre; c'est ce qui explique pourquoi son signal n'avait pas été aperçu dans la journée. Celui qui était en charge du vaisseau nous exhiba un certificat du médecin de la Grosse-Ile lui permettant de se rendre à Québec; nous lui demandâmes quelle était la maladie qui détenait le nouveau capitaine à la quarantaine, il ne put ou ne voulut pas nous en informer. Cependant comme ses papiers étaient en règle, que l'équipage était en bonne santé, et vu le manque de nourriture, nous ne crûmes pas devoir lui refuser le certificat ordinaire.

Ce ne fut qu'après plusieurs recherches que nous apprîmes par une lettre venant du Dr Montizambert, et qui nous fut communiquée, que la goélette arrivée à la Grosse-Ile le 27 octobre, en était repartie le 31. Ces quelques jours étaient certainement insuffisants pour permettre une désinfection efficace d'un vaisseau imprégné des miasmes d'une maladie de nature aussi contagieuse; et si nous eussions su que le nouveau capitaine était détenu à la Grosse-Ile des suites de cette même maladie, nous n'aurions certainement pas permis à la goélette de pratiquer dans le port. Il nous semble qu'un vaisseau dans de telles circonstances aurait dû être détenu en quarantaine au moins huit à dix jours pour donner le temps de faire les fumigations nécessaires: le lavage avec l'acide carbolique étendu d'eau, et le blanchissage à l'eau de chaux; trop de précautions ne sauraient être prises contre une aussi terrible maladie.

Il nous reste quelques remarques à faire, sur lesquelles nous nous permettrons d'attirer votre attention. Quelques steamers océaniques, n'ayant, il est vrai, à leur bord qu'un petit nombre de passagers, prennent sur eux de les débarquer sans avoir

été soumis à l'inspection des visiteurs. Comme les maladies contagieuses peuvent aussi bien être disséminées parmi les populations par un seul passager que par plusieurs, nous pensons qu'il est grandement temps d'apporter remède à un pareil abus. Le meilleur moyen, pensons-nous, serait que le certificat des médecins-visiteurs fût exigé par les officiers de la douane, pour tout vaisseau ayant transporté un ou plusieurs passagers; aussi nous nous proposons d'informer le gouvernement à la première violation de la loi en ce genre.

La seconde remarque se rapporte aux *sheds* de Lévis. Il arrive presque annuellement que des femmes sont prises de douleurs d'enfantement ou d'hémorrhagie à l'arrivée des steamers, et qu'elles ne peuvent être transportées ailleurs que dans les *sheds* sans exposer gravement leur vie. Comme il y a suffisamment d'espace, nous pensons qu'une salle spéciale avec deux ou trois lits pourrait être disposée pour les recevoir. Elles sont présentement obligées de passer huit à dix jours couchées sur le plancher, n'ayant pour les recouvrir que leurs propres haillons souvent infestés de vermine.

Nous ne saurions terminer sans exprimer combien sont recommandables les soins hygiéniques et médicaux donnés aux émigrants dans les diverses lignes de steamers; et de plus, nos remerciements à l'agent d'émigration M. Stafford et à ses employés pour le concours cordial qu'ils nous donnent au besoin.

Nous sommes, monsieur le Ministre,  
Avec considération, vos obéissants serviteurs,

A. ROWAND, M.D.,  
*Médecin-visiteur.*

C. DEGUISE, M.D.,  
*Médecin-visiteur.*

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

## No. 24.

## RAPPORT DE L'AGENT SPÉCIAL D'IMMIGRATION A DÉTROIIT.

(M. R. WHITEFORD, M.D.)

DETROIT, 18 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le présent rapport de ma mission comme agent spécial de rapatriement et d'immigration.

D'après les instructions reçues, et comme mouvement de rapatriement commencé, il y a deux années, augmente constamment, je me suis occupé plus particulièrement à diriger un courant d'immigration dans la nouvelle province.

Afin de mieux connaître le Manitoba, que je devais décrire dans mes conférences, j'ai cru devoir, avec la permission du département, visiter le Nord-Ouest pour me mettre en rapport avec les sociétés de colonisation et les principaux citoyens de ce pays, et aussi pour voir les ressources de ce nouveau territoire, et connaître les avantages offerts aux immigrants.

J'ai parcouru la province du sud au nord et de l'est à l'ouest, et me suis assuré que l'immigrant pouvait en peu de temps s'y créer une position enviable; car la fertilité du sol ne peut être surpassée.

Je me suis mis en rapport avec J. E. Têtu, écr., agent d'immigration à Dufferin, William Hespeler, écr., agent d'immigration à Winnipeg, et avec M. le président et messieurs les membres de la Société de Colonisation, à St. Boniface; et je dois à l'obligeance de ces messieurs des informations utiles à ma mission.

J'ai visité cette année, de nouveau, un grand nombre de places dans le Michigan, l'Ohio et l'Illinois que j'avais déjà visitées, pour parler, cette fois, plus spécialement du Manitoba.

J'ai aussi distribué des brochures et donné des informations sur la rivière Rouge dans plusieurs villes du Canada.

J'ai lecturé dans les centres les plus importants pendant mes voyages.

Dans le nord du Minnesota et dans le Dacota, j'ai séjourné quelque temps, m'arrêtant dans les parties ravagées par les sauterelles afin de faire connaître mieux le Manitoba, qui pendant quelques années a été éprouvé par le même fléau, mais qui maintenant en est heureusement exempt.

J'ai aussi donné des brochures et des explications aux personnes désireuses d'émigrer dans quelques villes des Etats de New-York, Pensylvanie et Maryland.

Je reçois des demandes d'informations de presque tous les Etats de l'Ouest et aussi du Sud; aux correspondants je donne toutes les informations nécessaires et j'envoie des brochures sur le Manitoba pour distribution; j'ai ainsi fait distribuer des brochures en anglais, en français et en allemand dans les Etats suivants: le Missouri, le Kansas, le Wisconsin, le Minnesota, le Texas, la Californie et l'Orégon.

Déjà, comme votre département en a été informé, un courant d'émigration, de toutes nationalités, commence à se diriger vers le Manitoba, de ces parties des Etats-Unis, surtout du Wisconsin, du Minnesota, de l'Illinois et du Michigan.

Il partira un bon nombre d'émigrants, au printemps, du Michigan, de l'Ohio et du Wisconsin.

Une diminution sur les prix de transport faciliterait beaucoup mon travail.

Je m'efforce, M. le ministre, de rendre ma mission effective; je convoque des assemblées, je donne des détails sur le pays et j'énumère les avantages que le gouvernement offre aux colons, dans les villes et villages que je visite, et ce en

anglais et en français; je distribue les imprimés que le département me fournit; j'ai ainsi mis en circulation des informations sur le Manitoba, en anglais, en français et en allemand.

Je me propose de visiter, cet hiver, le Missouri, le Kansas et l'Arkansas, et j'ai l'espoir que l'émigration de l'Ouest sera, l'été prochain, beaucoup plus considérable que cette année. Le Nord-Ouest commence maintenant à être connu, et si je dois en juger par le nombre de ceux qui m'écrivent qu'ils désirent y aller, l'émigration sera importante.

Un journal français vient d'être fondé à Détroit, le "Courrier," qui aidera beaucoup à faire connaître les riches prairies du Canada.

La Société de Colonisation de Manitoba m'a envoyé pour mes conférences une circulaire intitulée "A nos compatriotes des Etats-Unis et du Canada. Emigrez au Manitoba," qui répond justement aux demandes qui me sont faites dans les assemblées; ce document me sera d'une grande utilité. J'ai aussi reçu des bureaux du "Métis" et du "Manitoba Free Press" de nombreux documents, nécessaires à mon travail.

Je suis puissamment aidé aussi par quelques journaux de l'Ouest, tant anglais que français.

Je vous prie de croire, monsieur le ministre, que j'ai toujours agi d'après les instructions reçues du Département de l'immigration, et que je n'ai nullement négligé de m'occuper du rapatriement et de l'émigration aux autres Provinces de la Puissance du Canada, en même temps qu'au Manitoba.

Le malaise qui règne aux Etats-Unis devra favoriser le retour au pays des Canadiens et induire un grand nombre d'autres à chercher à améliorer leur position, en émigrant.

Le tout humblement soumis à votre indulgente considération.

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

R. WHITEFORD.

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

(Copie.)

## No. 25.

## RAPPORT DE L'AGENT D'IMMIGRATION EN RÉSIDENCE À DUFFERIN.

(M. J.-E. TÊTU.)

DUFFERIN, MANITOBA, 15 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon premier rapport annuel sur les opérations de cette agence.

Le mouvement d'immigration a commencé, comme d'habitude, à l'ouverture de la navigation.

Comme l'indiquent les rapports de chaque mois, la classe d'immigrants débarqués ici, a été exclusivement agricole. Ceci s'explique par l'absence totale de toute manufacture dans les environs et de tout autre genre de travail nécessitant la main-d'œuvre journalière; aussi par le choix qu'offre à l'immigrant le grand nombre de belles terres inoccupées de cette partie de la province. Connaisant ces faits, ceux qui débarquaient ici avaient presque tous les moyens nécessaires pour se mettre à l'œuvre à leur arrivée, et c'est ce qu'ils ont fait avec avantage, car dès leur première année, ils ont une récolte qui, toute faible qu'elle est, leur permettra de pousser plus rapidement leurs travaux l'an prochain.

L'immigration se compose de Mennonites russes et de Bas-Canadiens venus des Etats de la Nouvelle-Angleterre. Il est aussi passé quelques immigrants haut-canadiens par cette agence, mais, en général, ces derniers se rendent à Winnipeg pour se diriger ensuite dans les autres parties du pays.

Les Mennonites-russes avaient bien quelques moyens, mais beaucoup moins considérables que ceux qui les ont précédés; ils sont satisfaits du pays et beaucoup de leurs compatriotes doivent venir les rejoindre au printemps.

Absents du pays natal depuis quelques années, les immigrants d'origine bas-canadienne, par un travail ardu et constant, avaient réussi à faire des épargnes, dans les manufactures des Etats de la Nouvelle-Angleterre, et purent se livrer à la culture en arrivant, abandonnant entièrement le genre de vie qu'ils avaient mené, pour se livrer avec courage à celui de leur enfance. Etablis sur les réserves de la "Société de Colonisation de Manitoba," ils ont déjà de grandes étendues de terrain labourées, plusieurs maisons de construites, des puits de creusés, etc. La crainte qu'avaient les immigrants de ne point trouver d'eau sur les prairies, et qui en a empêché un grand nombre de s'y établir, n'existe plus, car partout, à vingt pieds de profondeur, on a trouvé de très-bonne eau et en grande quantité. Cette découverte aura le bon effet de hâter la colonisation de ces terres.

Le mouvement d'immigration des Etats-Unis n'est qu'à son début, et maintenant que le Manitoba n'a plus à redouter le fléau des sauterelles, il ne saurait manquer de se continuer avec succès pendant les années prochaines. Je crois voir de ce côté-là, pour cette province, la source de l'immigration que le Canada a si longtemps cherchée en Europe.

Outre la richesse de notre sol, les réserves de terres, faites en faveur des Mennonites russes, de la Société de Colonisation de Manitoba et des Islandais, co-opèrent puissamment à la colonisation du pays. Dans chacun de ces cas ce sont des terres entièrement inoccupées, éloignées des centres et dépourvues de tout bois, qui ont été accordées aux colons de telle ou telle origine venus à l'instigation de leurs compatriotes. L'exploitation de ces terres serait très-difficile, sinon impossible, du moins pour le présent, à l'immigrant seul, tandis que par groupes, la chose devient avanta-

geuse pour l'immigrant et le pays. On peut aisément se convaincre de ce fait en jetant un coup d'œil sur l'immense quantité de belles terres ouvertes à la colonisation et encore vacantes malgré qu'elles se trouvent situées plus à proximité des centres que celles formant partie des réserves. Au reste l'établissement de ces réserves, loin d'être à charge à la Puissance ou à la province, est un des grands moyens de colonisation que nous ayons, et s'il y a un fardeau à porter, il l'est seulement par ceux qui, sans rémunération aucune, s'occupent de ce genre d'immigration.

Le gouvernement de la Puissance a rendu un grand service à cette province en distribuant des secours et des grains de semence à ses colons si cruellement éprouvés pendant les années dernières. Le comité central des secours, siégeant à Winnipeg, s'est acquitté de sa charge avec justice et de manière à donner satisfaction au public, chose souvent difficile. Le résultat de ce généreux appui est bien démontré par le tableau suivant de la récolte de cette année. Ces chiffres, qui sont le résultat d'un travail fait par le *Free Press* de Winnipeg et le *Métis* de St.-Boniface, indiquent la quantité de grain récolté et la richesse du sol de cette province.

Etat montrant le montant de la récolte du Manitoba en 1876 :

Blé .....	480,000	minots.
Orge.....	170,000	“
Avoine.....	380,000	“
Pois .....	45,000	“
Grains divers.....	3,000	“
Patates.....	460,000	“
Navets et autres racines.....	700,000	“

On a, de plus, constaté que dans trente-quatre fermes, la moyenne du rendement de chaque espèce de grains ou de légumes a été, par acre, de :

Blé.....	32½	minots.
Orge .....	42½	“
Avoine .....	51	“
Pois .....	42	“
Patates.....	229	“
Navets .....	662½	“

Ajoutons à cela que toute la récolte a été d'un dixième au-dessous de l'attente des cultivateurs, à cause de l'humidité de la saison et parce qu'un grand nombre de terres n'avaient été labourées qu'une fois.

Tous les grains récoltés sont de qualité supérieure, et le blé surtout fait l'admiration des cultivateurs à l'étranger.

J'ai tout lieu de croire que, l'an prochain, nous aurons de toutes les provinces et des Etats-Unis un immense courant d'immigration.

Plusieurs des Etats de l'Ouest n'ont pas fourni au marché, cette année, une aussi grande quantité de grain que les années dernières. Le docteur Whiteford, agent d'immigration, qui a beaucoup voyagé dans ces divers endroits, croit que cette diminution de la production agricole est due à l'épuisement du sol; dans certaines localités, dit-il, on a entièrement abandonné la culture du blé.

J'ai entretenu une correspondance considérable avec des personnes de ces Etats, et je suis convaincu qu'un grand nombre de cultivateurs n'attendent que le printemps pour émigrer. La réduction sur le salaire des ouvriers dans les manufactures est encore une raison qui porte l'émigrant à chercher dans la culture d'un riche sol le produit rémunérateur de son travail, et les statistiques de notre récolte, plus que toute autre chose, une fois connues à l'étranger, sont de nature à influencer sur l'émigration au Manitoba.

La construction de plusieurs moulins à farine, dans diverses parties de la province, a comblé une grande lacune.



Pour la première fois, l'importation de bestiaux et de chevaux nous est venue de l'Ouest. Un commerçant actif et entreprenant, parti de Montana en avril dernier, arriva en juillet avec 800 têtes de bétail et une centaine de chevaux. Satisfait de son premier essai, M. Demers doit revenir l'an prochain avec un bien plus grand nombre d'animaux.

Il y a toujours eu beaucoup d'immigrants au dépôt depuis la fin du mois de mai jusqu'en octobre. L'éloignement des localités vers lesquelles se dirigent les immigrants, l'absence de toute maison à louer dans les environs et souvent le manque de matériaux de construction, les obligent à prolonger leur séjour au dépôt: ce qui, toutefois, est possible vu le grand nombre de bâtisses de cette agence.

Je suis heureux de pouvoir dire que, l'été prochain, plusieurs cours à bois seront ouvertes près d'ici.

La ville d'Emerson, du côté est de la rivière Rouge, à un mille et demi d'ici, progresse rapidement et est le centre des affaires dans cette partie-ci du pays.

J'ajouterai que les officiers de la ligne Kittson, sur la rivière Rouge, se sont toujours montrés très-empressés de satisfaire ces immigrants autant que possible.

Je regrette d'avoir à signaler un fait qui entrave beaucoup notre immigration.

Certaines personnes, qui semblent remplir des fonctions d'agents, stationnant à Moorhead, Duluth et Fisher's-Landing, réussissent, par de fausses représentations, à retenir bon nombre de nos immigrants. Je tiens pour certain qu'une troupe de 27 immigrants de l'Ouest, en route pour Manitoba, s'est établie dans les environs des endroits précités. Plus de dix cas analogues sont venus à ma connaissance personnelle durant l'été dernier. Afin d'obvier à cet abus, je me permettrai de suggérer que l'agent d'ici, informé à temps de l'arrivée des immigrants venant par groupes, se rende au devant d'eux à ces divers endroits; c'est ce que j'ai cru devoir faire et avec efficacité, en mai et en juillet derniers. Les immigrants ont été soumis à un strict régime de propreté pendant leur séjour au dépôt; aussi, il ne s'est présenté qu'un seul cas de maladie grave nécessitant les services du médecin.

J'ai répondu à huit cent quatre-vingt-une lettres et demandes de renseignements.

Ont été reçus dans les baraques durant les douze mois derniers :

Immigrants :—Mennonites russes.....	1,349
“ de race canadienne-française.....	324
“ “ anglo-saxonne .....	42
“ Islandais.....	24
<b>Total.....</b>	<b>1,739</b>
Immigrants venus de Russie.....	1,349
“ “ des Etats-Unis.....	348
“ “ “ Provinces canadiennes.....	42
<b>Total.....</b>	<b>1,739</b>

Quant au nombre total des immigrants qui sont entrés dans le pays, cette année, il m'est impossible de vous le donner. Le seul moyen de l'avoir serait de fournir, dès le printemps, au teneur de livres de chaque bateau-passager sur la rivière Rouge, des blancs de formules indiquant le nombre, l'origine etc., des immigrants, à chaque voyage, et ces blancs une fois remplis seraient remis à l'officier de douane, chargé de les recevoir pour me les transmettre ensuite.

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

J. E. TÊTU,  
*Agent d'immigration du Canada.*

A l'honorable,  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

## No 26.

## RAPPORT SUR LA QUARANTAINE DES BESTIAUX.

(M. D. McEACHRAN.)

POINTE-LÉVI (QUÉBEC,) 31 décembre 1876.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans votre lettre du 23, j'ai l'honneur de vous adresser le compte-rendu des opérations, en 1876, de la quarantaine établie à la Pointe-Lévis pour les bestiaux.

Aussitôt après avoir reçu l'avis de ma nomination et les instructions nécessaires, je me suis rendu à Québec (le 25 avril). Les dispositions préalables prises, j'ai fait construire des hangars et des clôtures dans l'enceinte du fort No. 3; j'ai engagé les services de M. Alexander Waddell, médecin-vétérinaire, comme aide-inspecteur, et j'ai loué deux hommes, chargés des soins d'entretien de la quarantaine et de la réception des bestiaux à leur débarquement.

Convaincu que, pour bien remplir les vues que le gouvernement avait eues en établissant la quarantaine, l'inspection devait être de règle absolue, j'avais ordonné que tous les bestiaux compris dans l'arrêté en conseil—bestiaux à cornes, moutons et porcs—seraient débarqués et envoyés à la quarantaine, où ils resteraient huit jours, pour nous permettre de les examiner soigneusement et de désinfecter les objets susceptibles de transmettre le virus de maladies infectieuses, tels que sacs, couvertures, etc. Cette mesure, je puis le dire, a obtenu l'approbation des importateurs, un seul excepté; et dans plusieurs cas, outre l'effet général de préserver des maladies contagieuses, elle a eu cet avantage fort important que, dans le repos de la quarantaine, les bestiaux sequestrés ont pu se refaire un peu avant de commencer quelque long voyage par terre. Pendant la campagne, nous avons reçu en quarantaine les animaux suivants :

Date.	Steamer.	Adresse du propriétaire.	Bestiaux à cornes.	Moutons.	Porcs.
15 mai.....	Circassian.....	F. W. Stone, Guelph, Ont.....	7		
15 do .....	do .....	Hon. M. H. Cochrane, Compton, P. Q.....	4		
20 do .....	Corinthian.....	Andrew Allan, Montréal.....	1		
2 Juin.....	Lake Megantic.....	F. W. Stone, Guelph, Ont.....		12	11
2 do .....	do .....	John Snell & Fils, _____, Ont.....			4
13 do .....	Polynesian .....	"The Bow Park Importing Co.," Brantford, Ont.....	25	26	
21 do .....	Phoenician .....	Lowman & Smith, Illinois, E.U. ....	8		
21 do .....	do .....	J. S. Armstrong, Guelph, Ont.....	7		
23 juillet....	Polynesian .....	"The Bow Park Importing Co.," Brantford, Ont.....	10		
6 août .....	Circassian .....	Robert Miller, Pickering, Ont.....		16	
6 do .....	do .....	Birrel & Johnston, do .....		48	7
6 do .....	do .....	"The Bow Park Importing Co.," Brantford, Ont.....	14		
6 do .....	do .....	J. C. Ross, Jarvis, B.P., Ont.....		9	5
6 do .....	do .....	James Burrows, Markham, Ont.....		17	
6 do .....	do .....	C. C. Parkes, Waukegan, Ill., E.U. ....		50	2
6 do .....	do .....	Wm. Thompson, Pickering, Ont.....		3	
6 do .....	do .....	Wm. Miller, Clermont, B.P., Ont.....		73	
20 do .....	Moravian.....	John Little, Greenwood, B.P. Ont. ....		15	
20 do .....	do .....	John Hope, do .....		17	
27 do .....	Peruvian.....	J. Platt, Napanee, Ont.....		3	
3 sept.....	Polynesian .....	F. W. Stone, Guelph, Ont.....	3		
3 do .....	do .....	Samuel Eady, North Hatley, P. Q.....		1	
4 do .....	Austrian .....	Andrew Allan, Montreal .....	1		
11 do .....	Texas .....	Ecole d'agriculture d'Ontario, Guelph, Ont.....	15	19	3
11 do .....	do .....	W. F. Kay, Phillipsburg, P. Q.....		1	
17 do .....	Circassian .....	The Bow Park Co., Brantford, Ont.....	7	7	
17 do .....	do .....	John Hope, Malcom, Ont.....	1		
17 do .....	do .....	A. McCorkindale, Youngsville, Ont.....	1		
16 oct.....	Polynesian .....	John Hope, Markham, Ont.....	5		
Totaux.....			109	317	33

De plus, il a été importé, sur le bateau "Lake Nipigon" trois porcs, et sur le "Lake Megantic," trois moutons, qui, par erreur, avaient été transportés à Montréal sans avoir passé par la quarantaine; en sorte qu'il faut compter en totalité 109 bêtes à cornes, 320 bêtes à laine et 35 porcs—ensemble 464 têtes. Une grande quantité de couvertures, de sacs et de cordes ont été soumis aux procédés de désinfection.

Je suis heureux de pouvoir dire que, parmi tous ces animaux, il n'y a eu qu'un seul cas de maladie contagieuse (pleuro-pneumonie) dont je vous ai donné les détails dans mon rapport d'octobre; le prompt isolement de l'animal atteint a prévenu la propagation du mal.

Les armateurs et les consignataires ont secondé, avec une continuelle obligeance, les officiers de la quarantaine dans l'exécution de leur fonction. Nous avons reçu également, du percepteur des douanes et des agents à la station, une aide très-utile. Je dois aussi reconnaître le bienveillant concours du service de la milice à Québec, et en particulier de son commandant le colonel Strange, qui nous a prêté toute l'assistance en son pouvoir.

M. Waddell, M. V., aide-inspecteur, et les deux hommes sous sa direction, se sont acquittés de leurs devoirs à mon entière satisfaction, et à celle aussi, je crois, des armateurs et des consignataires, car aucune plainte quelconque n'est venue à mon oreille; tout au contraire, j'ai reçu plusieurs lettres flatteuses.

Je désire appeler votre attention sur les avantages de la situation de la quarantaine, qui, quoique dans un lieu élevé, est cependant commode pour la période de séquestration. On y accède par une route fort peu fréquentée, où il ne passe presque jamais de bestiaux, hormis ceux qui sont conduits à la quarantaine ou qu'on en ramène. Le fait que celle-ci se trouve dans un fort, soumis au règlement militaire, nous permet d'en défendre l'entrée aux visiteurs. La cour est sèche; l'eau d'approvisionnement abondante, bonne, et nous pouvons nous en servir sans causer au fort le moindre dommage, des clôtures séparant l'emplacement occupé des ouvrages en terre, des casemates, etc., et les hangars, avec les espaces découverts, étant tenus dans une scrupuleuse propreté. Ces hangars, après quelques améliorations à faire aux toits, suffiront d'ici à plusieurs années pour toutes les exigences du service; les toits auraient besoin d'une couverture de bardeaux, et peut-être faudrait-il aussi un plancher sous les pieds des bestiaux, car, le printemps et l'automne, la terre est humide et nécessite beaucoup trop de litière, outre que cette humidité est nuisible à la santé des animaux. Je le répète, une fois ces améliorations faites, lesquelles ne seront pas coûteuses, le département sera en possession d'aménagements de quarantaine qui suffiront à tous les besoins.

J'ai fait mettre les clôtures extérieures et les lisses mobiles, avec les pelles, fourches, seaux, etc., à couvert dans l'un des hangars; et clouer les portes de tous les bâtiments. Le waggon, acheté à bon marché de seconde main, est presque hors de service; il est remisé dans un apprentis à bois du fort. Les balances, drogues, etc., ont été transportées chez M. Waddell, à Québec. Il ne reste plus de foin, dont je n'avais acheté qu'une petite quantité en prévision de la fermeture. J'ai envoyé le cheval, avec le harnais, à Montréal.

Si le département y consent, je trouverai probablement quelqu'un qui, moyennant l'usage du cheval, se chargerait de le garder et nourrir durant l'hiver. Autrement, son entretien à la campagne coûtera \$10 par mois.

Après avoir fini mes dispositions de fermeture, j'ai été voir le colonel Strange pour l'en informer et lui dire que le département avait l'intention de laisser en place les hangars et les clôtures intérieures; je lui ai demandé s'il y avait quelque autre chose à faire à son avis. Il m'a répondu que les dispositions que j'avais prises le satisfaisaient pleinement, et permit de donner ordre au soldat ayant la garde du fort de veiller à la conservation des installations de quarantaine.

La seule dépense à la charge du département, pendant l'hiver, sera donc celle de l'entretien du cheval, et comme à cette époque, les chevaux se vendent mal, je recommanderais d'hiverner celui-là.

Conformément à une lettre du secrétaire du département, en date du 14 août, j'ai payé \$50 au télégraphiste de la Pointe-au-Père, suivant la justification ci-jointe.

---

J'ai aussi payé en entier tous comptes et salaires, dont j'envoie les quittances.

J'ai apporté ici les livres d'inscription des entrées et sorties de bestiaux, et des dépenses du service; je les garderai en ma possession ou je les enverrai au département, selon ce qu'il me sera ordonné. J'espère que ce rapport sera jugé satisfaisant, et que la manière dont j'ai dirigé le service quarantenaire, sera approuvé par son honneur le ministre de l'agriculture et par le public.

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

D. McEACHRAN.

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

---

---

**No. 27.****RAPPORT SUR LA QUARANTAINE DES BESTIAUX A SAINT-JEAN,  
NOUVEAU-BRUNSWICK.****(M. ROLAND BUNTING.)**

---

SAINT-JEAN, N.-B., 19 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que, pendant l'année courante, il n'a pas été importé à ce port de bestiaux suspects, et qu'en conséquence il n'a pas été nécessaire d'y mettre en application les mesures prévues par le règlement de quarantaine.

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

ROLAND BUNTING,  
*Inspecteur de quarantaine.*

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

## No. 28.

## RAPPORT DE L'AGENT D'ÉMIGRATION À HAMBOURG.

(M. J.-E. KLOTZ.)

HAMBOURG, 2 janvier 1877.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le compte-rendu de mes opérations pendant l'année dernière.

J'ai eu principalement à m'occuper de l'émigration des Mennonites de Russie ; et, en tenant compte des grandes difficultés contre lesquelles j'ai dû lutter, difficultés égales à celles des années précédentes, je puis dire que mon travail n'a pas été sans succès.

L'émigration mennonite de la Russie méridionale n'a pas été aussi nombreuse qu'en 1875, en partie à cause des mauvaises récoltes dans cette contrée, mais surtout à cause des ravages faits par les sauterelles dans les régions cultivées du Manitoba, dont la nouvelle avait été communiquée, en Russie même, à la population mennonite, par des personnes qui s'étaient appliquées à grossir le désastre et à peindre la situation du Manitoba sous les plus sombres couleurs, pour détourner les gens d'y émigrer. Aussi, jusqu'à la fin de l'hiver dernier, pouvais-je à peine espérer recruter plus de deux ou trois cents de ces émigrants pour le Manitoba ; mais, en ne cessant pas d'écrire, de réfuter les fausses assertions des personnes artificieuses dont je parle, de multiplier les preuves, j'ai pu obtenir un beaucoup plus grand nombre de colons que je ne m'y étais attendu.

Le nombre de Mennonites embarqués, dans le courant de 1876, pour le Manitoba, par mon intermédiaire, a été de 1,374 (225 familles), dont 770 individus au-dessus de 12 ans, 505 entre 1 et 12 ans et 99 nourrissons. Parmi ces émigrants, il y avait 46 familles indigentes, auxquelles, d'après les instructions de M. Jacob Y. Shantz, de Berlin (Ontario), j'ai accordé l'assistance du passage océanique, laquelle s'est montée à une dépense totale de \$4,451.49 ; et 25 autres familles pauvres qui ont été assistées par leurs compatriotes ayant de l'argent. Ces dernières familles faisaient partie de la troupe nombreuse qui a débarqué à Québec, le 30 juillet, sous la conduite de M. Jacob Peters, l'un des délégués mennonites de 1873.

La somme d'argent que tout ce monde a fait changer, sous ma surveillance, s'élevait, après les prix de passage payés, à 215,000 roubles. En outre, j'ai reçu dernièrement de la Russie méridionale, pour en faire la remise au Manitoba, 50,000 roubles, que j'ai convertis en traites sur la banque de Montréal, et fait parvenir aux destinataires. En sorte que le Canada a reçu, pendant l'année 1876, en capitaux de provenance mennonite, une valeur totale de 265,000 roubles,—soit environ \$170,000 en or.

Hors quelques-uns, morts en cours de voyage, tous ces émigrants sont arrivés sains et saufs à leur destination.

Depuis trois ans, et par mon agence, 6,175 Mennonites ont été expédiés de ce port à destination du Manitoba, où ils sont maintenant établis ; et la somme totale de capitaux qu'ils ont introduits dans cette province s'élève à beaucoup plus de \$600,000.

Indépendamment de l'émigration dite des Mennonites russes, il s'en prépare, dit-on, une très-considérable d'Allemands habitant les bords du Volga, dans la Russie orientale, et appartenant aux religions catholique, luthérienne et mennonite. Des délégués de cette population qui allaient au Brésil passèrent par Hambourg en juillet dernier. Non sans de grandes difficultés, j'eus avec eux quelques entrevues, dans le

dessein de les porter à visiter le Canada, ce qu'ils me promirent à la fin de faire. J'ai rendu compte des détails de ces entrevues, en indiquant le moyen d'attirer au Canada une bonne partie de cette émigration prochaine, dans un rapport daté du 21 août 1876 et transmis par l'agence de Londres.

L'émigration continue de décroître en Allemagne. Cette diminution peut être attribuée principalement à la crise qui paralyse le commerce, non-seulement sur ce continent, mais encore en Amérique et dans le reste du monde commerçant. D'autre part, le gouvernement allemand ne ménage aucun effort pour entraver l'émigration par une application plus rigoureuse de ses lois relatives à ce mouvement.

Voici un relevé de l'émigration partie du port de Hambourg, dans le courant de onze mois, chaque année depuis 1871 inclusivement :

Du 1er janvier au 30 novembre, 1871,	40,974	âmes
“ “ “ 1872,	72,823	“
“ “ “ 1873,	67,965	“
“ “ “ 1874,	42,630	“
“ “ “ 1875,	30,905	“
“ “ “ 1876,	27,906	“

Ces chiffres (officiels) accusent une forte décroissance d'année en année à partir de 1872 ; et tous ceux qui s'occupent de recrutement et de transport d'émigrants sont d'opinion que la décroissance sera encore sensible cette année. Il en résulte évidemment que le Canada doit s'attendre à voir diminuer en proportion son contingent allemand. La très-grande majorité des gens qui quittent ce pays se porte aux États-Unis d'Amérique ; le reste va en Australie, à la Nouvelle-Zélande, au Brésil, à d'autres contrées de l'Amérique du Sud, et aux colonies africaines ; d'après les statistiques du bureau d'émigration de Hambourg, le Canada reçoit moins d'émigrants d'Allemagne qu'aucun de ces pays, dont les gouvernements, en assistant l'émigrant pour le moyen d'une réduction du prix de passage, attirent ainsi beaucoup de monde tant de l'Allemagne et de l'Autriche que des autres parties du continent européen. Il est évident que la grande masse, qui n'a pas de destination particulière, ira toujours aux pays où l'on peut se rendre à meilleur marché. Ce sont les sommes considérables que le gouvernement brésilien emploie à réduire le prix du passage transatlantique pour l'émigrant, qui lui ont valu sa forte immigration allemande, depuis quelques années ; de même pour l'Australie. Le Canada ne peut donc raisonnablement se flatter de voir débarquer sur ses rivages des émigrants allemands en nombre considérable, que s'il offre aux catégories désirables une assistance libérale sous la forme d'une réduction du prix du passage jusqu'à Québec. Grâce à cet encouragement, que de personnes, parmi celles qui méditent aujourd'hui d'aller établir leur demeure soit dans quelque colonie lointaine, soit même aux États-Unis, on pourrait recruter pour le Canada ! La seule promesse d'une concession gratuite de terre ne saurait déterminer l'émigrant allemand à s'acheminer vers le Canada ; ces "concessions gratuites" ne peuvent servir qu'à l'y retenir quand il y est rendu. Il faut recourir à quelque autre moyen plus puissant. Je prends, en conséquence, la liberté d'émettre ici l'avis que le gouvernement canadien accorde à l'Allemand la même assistance que celle que reçoit l'émigrant anglais.

La brochure bohémienne, préparée par moi en langue allemande et que j'ai fait traduire ensuite, a paru en février dernier, et a été répandue dans toute la Bohême ; elle a donné lieu à plusieurs demandes de renseignements sur le Canada, qui m'ont été adressées par des personnes ayant l'intention d'émigrer ; mais je n'ai pu recruter que quelques-unes de celles-ci, faute de pouvoir faire avantageusement concurrence aux agents des autres pays en ce qui regarde les prix de passage.

Dans les mois de juin et de juillet derniers il arriva ici 300 cultivateurs (des familles pour la plupart) de la Bohême ; vigoureux, en bonne santé et sans destination arrêtée. Beaucoup n'avaient pas le sou, les autres, à l'exception de quelques-uns, pourvus de certains capitaux, avaient à peine les moyens de payer la traversée outre-mer. Un employé du bureau d'émigration vint me demander si je pouvais leur fournir, de la part du gouvernement canadien, l'assistance nécessaire pour les faire

---

passer au Canada ; mais je n'étais point en position d'accorder des "warrants de passage réduit," et je dus répondre négativement. Ceux d'entre eux qui purent se former une somme suffisante, furent expédiés à New-York ; d'autres, qui avaient tout juste de quoi parvenir jusqu'en Angleterre, y émigrèrent ; et les indigents furent rapatriés par les autorités. En rassemblant tous les deniers que ces gens-là avaient entre eux, indépendamment des capitaux possédés par les plus riches, on aurait eu, avec l'assistance gouvernementale, ce qu'il fallait pour payer le passage de la troupe entière jusqu'à Québec. Si j'avais été en mesure d'accorder des warrants de passage réduit, je suis certain que cette colonie de cultivateurs se serait dirigée de ce côté-là. Pareille chose arrive souvent pendant la campagne.

D'après ce que je viens de dire et d'après, au surplus, mes nombreuses correspondances précédentes, il est évident que le Canada n'aura sa part de l'émigration allemande qu'à la condition qu'elle lui assure, par son assistance, un passage à prix réduit.

En ce qui concerne l'émigration prochaine du sud de la Russie, il y a une correspondance continuelle et active entre les Mennonites et moi, qui me fait espérer que les chiffres de l'année 1877 ne seront pas inférieurs à ceux de l'année expirée.

J'ai envoyé aux différents villages mennonites de la Russie méridionale des tableaux de la dernière récolte au Manitoba ; des lettres reçues depuis me témoignent que ces envois ont été examinés avec intérêt.

En terminant, je me permettrai de rappeler encore la nécessité d'accorder à l'émigrant allemand une assistance semblable à celle que reçoit l'émigrant anglais, sous la forme d'un "warrant de passage," qui réduise le prix de transport jusqu'à Québec, cette assistance étant indispensable pour le succès de l'émigration allemande au Canada.

Le tout respectueusement soumis.

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

JACOB E. KLOTZ.

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.



## No. 29.

## RAPPORT SUR LA COLONIE ISLANDAISE.

(M. JOHN TAYLOR.)

GIMLI, NOUVELLE-ISLANDE,  
KEWATIN, 1<sup>er</sup> janvier 1877.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport pour l'année expirée le 31 décembre 1876.

Au commencement de l'année, la colonie islandaise a souffert du manque de vivres ; mais le crédit ouvert en février par le département a apporté du soulagement à sa misère et permis aux colons de prendre une nourriture suffisante pour se sustenter pendant leur séjour prolongé à leurs fermes ou homesteads, distants de dix à vingt milles de ce village. Dès que les hommes ont eu quelques défrichements de faits dans le bois, après avoir bâti leurs *log-houses*, ils sont revenus chercher leurs familles ; pendant les mois de mars et d'avril, la plupart des familles ont quitté Gimli pour aller s'installer dans leurs nouvelles maisons, dont elles sont très-contentes.

Une école ouverte ici pour enseigner aux enfants la langue anglaise a été suivie avec succès pendant l'hiver. Elle a été fermée quand les colons sont allés cultiver.

D'après mon conseil, les Islandais ont nommé, par voie d'élection, un conseil de cinq membres, pour diriger et régler leurs affaires. Il a été tenu un registre des demandes de terre en attendant l'allotissement, et dressé un état des vivres et des semences nécessaires. Le président du conseil a été nommé juge de paix, avec l'agent. Aucune contestation n'est encore venue devant eux.

La pêche pendant l'hiver, par des ouvertures dans la glace, n'a pas été assez productive pour dédommager du temps employé à la faire et surtout des souffrances qu'il fallait endurer en restant exposé à un froid vif. A partir du 23 avril, cependant, le poisson a été très-abondant, et on en a beaucoup pris jusqu'au 8 mai, que la glace a cessé d'être sûre. Le 22 mai, celle-ci a disparu, et la pêche a continué d'être fructueuse pendant quelque temps. Comme les autres aliments étaient devenus rares, tout ce bon poisson frais a été d'un grand secours pour la colonie. Presque chaque famille s'en est aussi ménagée une provision de cent à deux cents pièces ; car on ne trouvait pas de débit à Winnipeg. Les meilleures places de pêche sont Sandy-Bar et la Drunken-River. Le brochet est surtout commun, et les colons le préfèrent à la morue. La pêche a peu donné pendant l'été ; mais lorsque les eaux se sont rafraîchies, le poisson est revenu près des rives ; et sans les mauvais temps, qui ont contrarié la pêche, on en aurait pris de grandes quantités. Toutefois, chaque famille a pu, indépendamment de sa consommation de chaque jour, saler de cent à deux cents pièces. On a pris peu de poissons blancs à l'automne.

L'état sanitaire avait toujours été bon, lorsque, dans le mois de mars, le scorbut se déclara dans la colonie. Il attaqua principalement les hommes de complexion malade, les femmes et les jeunes enfants. La maladie avait, sans aucun doute, pour cause le manque de lait, dont les Islandais, peuple pasteur, étaient accoutumés à faire leur principal aliment et dont ils se trouvaient privés depuis près de deux ans. Le scorbut prit beaucoup d'accroissement en avril et en mai. Personne ne fut guéri qu'après qu'on eût fait venir des vaches, en juin, et dès lors le mal disparut promptement.

Durant l'hiver de 1875-1876, les neiges, exceptionnellement abondantes, se sont accumulées jusqu'à former une épaisseur de trois pieds dans les bois, tandis qu'année

moyenne elles ne dépassent guère un pied. Froid continu : le thermomètre a marqué 42° au-dessous de zéro, le 20 février, et de 45° à 50° dans les quatre premiers jours de février. Le dégel a commencé le 22 mars. La première pluie est tombée le 19 avril; alors les canards et les lièvres sont devenus très-abondants. L'eau produite par la fusion des neiges restait sur la terre, qui, à cause de sa surface trop plane, ne peut naturellement s'égoutter. Le 21 avril, il y avait sur le sol de deux à trois pouces d'eau, que la terre absorbait lentement, à mesure qu'elle dégelait à l'intérieur. La glace sur le lac avait acquis une épaisseur de trois à quatre pieds; elle est restée sûre jusqu'au 8 mai, et n'a disparu que le 23. A cette époque, la surface de la terre était très-sèche, et s'enflammait aisément. Des incendies éclatèrent lorsqu'on fit brûler les monceaux de broussailles sur les défrichements. Deux maisons furent réduites en cendre, et d'autres constructions, avec quelques embarcations, ne furent sauvées qu'avec difficulté. En mai, on a eu de grandes chaleurs, le mercure s'est souvent élevé à 80° et même jusqu'à 95° à l'ombre.

Cette période de chaleur intense a été suivie d'une série de furieuses tempêtes de vent de nord et de pluie, qui ont duré depuis le 30 mai jusqu'au milieu de juin, avec un ou deux jours d'interruption dans tout cet intervalle. Les mois d'été ont été très-pluvieux; le lac a crié d'une manière inaccoutumée, et ses eaux, poussées par la violence des vents, se sont débordées et répandues sur toute l'étendue des terres à foin, non-seulement dans la Réserve islandaise, mais aussi dans la contrée de la rivière Rouge. L'automne a été veptueux, mais généralement sec; fortes bourrasques du nord. Octobre a débuté par un froid très-vif; le 5, tempête, qui a couvert la terre de huit pouces de neige. Toutes les rivières ont pris, mais elles se sont ensuite rouvertes. Le lac s'est glacé le 13 novembre, et le froid est devenu de plus en plus rigoureux jusqu'en décembre; le mercure dans le thermomètre s'est trouvé inutile le 8, la température étant ce jour-là, comme elle l'a encore été le 15 et le 16, entre 45° et 50° au-dessous de zéro. Depuis le 17 novembre, il y a eu sur la terre assez de neige pour le traînage; et notre nouvelle route à travers les bois a été bien parcourue depuis cette époque.

En ce qui concerne les opérations agricoles, j'ai constaté que chaque famille a défriché en moyenne de deux à trois acres de terre. Le blé et les pois n'ont presque rien rendu, les pluies ayant détruit les récoltes. Les pommes de terre et les navets ont beaucoup souffert aussi; quelques plantations ont rendu une demi-récolte; nombre d'autres, situées autour de Gimli, ont été entièrement gâtées par les plaies. Par suite de l'inondation, le foin n'a pas même donné une demi-récolte.

Les immigrants arrivés en 1876 ont quitté Winnigeg en deux grandes troupes, le 14 et le 19 août. On avait rassemblé pour eux 107 petites embarcations à rames, 7 chalands et 2 bateaux militaires empruntés au département de la milice; plusieurs canots et 5 autres bateaux plats avaient encore été ajoutés à cette flottille, qui s'est rendue très-heureusement à sa destination. Un lourd chaland a fait environ 120 milles par la rivière et sur le lac, et a servi ensuite à passer les vaches des colons sur la Grande-Ile. Les nouveau-venus se sont établis pour la plupart dans les six *townships fractionnaires* (No. 18 à 23) voisins du lac, et dans la Grande-Ile. Quelques-uns ont préféré rester à Gimli jusqu'au printemps, et se rendront alors sur leurs terres.

Conformément à une instruction départementale, reçue le 23 août par télégramme, je me suis rendu à Winnipeg pour m'y concerter avec M. Beatty sur la construction de la route des établissements islandais; mais auparavant j'avais visité les limites de notre réserve, sur le lac, ainsi que la Grande-Ile, et indiqué aux immigrants les localités les plus avantageuses.

Notre lettre du 18 septembre vous a rendu compte du progrès de ce travail. La route de Gimli aux routes provinciales est achevée, et les comptes vous seront envoyés prochainement. La route au nord, dans la direction de la rivière des Islandais, est en cours d'exécution, et sera finie avant la fin du mois, s'il ne survient pas d'obstacles imprévus.

Le 11 septembre, conformément à la même instruction, je vous ai adressé un état estimatif des provisions nécessaires pour la subsistance pendant six mois des Islandais nouvellement arrivés. Par votre télégramme départemental du 23 septembre, j'ai été

autorisé à acheter ces provisions, en restant dans la limite d'un crédit de \$18,200. M. Hespeler m'était adjoint pour faire ces achats. Lorsqu'ils ont été terminés, j'ai quitté Winnipeg, pour la septième fois dans le cours de cette campagne, et je suis revenu ici, où j'ai reçu livraison des denrées à mesure qu'elles arrivaient; la dernière charge de goëlette a été débarquée à la rivière des Islandais, à la fin d'octobre.

Des bâtiments sûrs ont été construits ici, à la rivière des Islandais et à Sandy-Bar, pour le dépôt des provisions.

Dans le mois de septembre, on a vu apparaître à la Rivière-des-Islandais, une maladie causée, disait-on, par l'état d'encombrement du bateau qui avait amené les immigrants islandais de Collingwood (Ont.) à Duluth (E.-U.); encombrement décrit dans une communication de M. Halldor Briour, que j'ai transmise au département dans ma lettre du 13 septembre. Le 22 septembre, j'ai informé le département du fait qu'il avait été envoyé ici un jeune garçon, à sa sortie de l'hôpital de Québec après une attaque de la petite-vérole, et, comme je n'avais pas pu réussir à me procurer de bon vaccin, j'en demandais une certaine quantité pour l'usage de la colonie. En octobre, plusieurs personnes avaient sur la peau des éruptions; mais on n'a pas cru que cette affection fût sérieuse jusqu'à ce que la mortalité ait commencé parmi les Sauvages. Comme les *docteurs* islandais, qui en avaient été atteints eux-mêmes, assuraient énergiquement que ce n'était point la petite vérole, je n'ai pas jugé nécessaire, avant le 13 novembre, de faire des frais pour avoir le secours de médecins en règle. Vers le 20, la maladie s'est répandue tout-à-coup, auprès et au loin, avec une telle violence, que quand le secours médical que j'avais appelé en hâte est arrivé ici du Manitoba, il était bien évident que nous étions au milieu d'une horrible épidémie de petite vérole.

Le rapport des médecins, daté du 27 novembre, a été adressé immédiatement au lieutenant-gouverneur Morris, et une copie en a été envoyée au département. Le nouveau bâtiment servant de dépôt de provisions a été converti en hôpital; et l'on a pris toutes les mesures de précaution pour empêcher la maladie de parvenir à la province. On compte près de cinq cents cas, dont plus de cent se sont terminés par la mort; et parmi les morts, dix-sept Sauvages. La maladie est dans sa période de décroissance; quoiqu'il y ait encore, dans la campagne et à la Grande-Ile, des familles, qui n'ont pas été atteintes. J'aurai l'honneur de vous adresser des statistiques complètes aussitôt qu'il me sera possible.

Nos provisions ont été distribuées généralement entre les colons. Plusieurs personnes nécessiteuses ont reçu une assistance temporaire; et, à la vue de l'abattement produit par l'épidémie, j'ai distribué deux livres de bœuf frais aux adultes pour le repas de Noël, avec la confiance que vous approuveriez une mesure si opportune dans ce temps d'épreuve.

La présence d'une maladie meurtrière et par suite l'établissement d'une quarantaine très-rigoureuse, ont désorganisé toute chose, bien qu'il n'y ait pas eu de panique dans la colonie. Le bruit que la circulation postale va être interrompue cause une grande affliction: beaucoup de personnes ayant vendu leur propriétés en Islande, ont besoin de leur argent, qui doit leur être envoyé conformément à des instructions de leur part. Si elles ne peuvent expédier ces instructions, elles n'auront pas de quoi acheter, au printemps, les bêtes à cornes ou les moutons qu'il leur faut. Dans toute la colonie, chacun sent naturellement, dans les circonstances présentes, encore plus que jamais, le désir d'écrire à ses amis au pays natal, pour leur donner de ses nouvelles et leur annoncer les décès qui arrivent.

Bien des plans qui avaient été faits en vue de procurer aux colons des occasions de trouver des ressources dans leur propre travail, ne peuvent plus maintenant se réaliser. La fabrication d'ouvrages de tricots destinés au marché de Winnipeg et dont de pauvres femmes attendaient de si beaux gains, est entièrement discontinuée. Plusieurs colons, de ceux qui sont venus s'établir ici les premiers, se voient aussi dans une grande nécessité, et me demandent ce qu'ils vont faire maintenant qu'ils ne trouvent point de travail dans la colonie (il y a déjà plus de travailleurs sur la route qu'on n'en peut abriter et surveiller) et qu'il ne leur est plus permis d'en aller chercher hors du territoire. Voilà les travaux de la route qui achèvent, et nombre de

familles seront bientôt privés des très-grands avantages que cette construction leur a apportés jusqu'à présent.

Une autre difficulté importante, à laquelle il est urgent de donner ordre, regarde l'inscription des titres de *homesteads*. Comme il ne peut être passé d'obligations pour l'emprunt avant que les allotissements soient faits et que quelque mode d'inscription ait été autorisé, il est nécessaire que je reçoive des instructions le plus tôt possible, et aussi que les délimitations soient exécutées dans la Grande-Ile.

Les circonstances exigent que l'on adopte promptement d'autres mesures d'assistance pour la durée de la quarantaine. Le seul moyen que je puisse proposer, c'est de créer quelque mode d'emploi qui procure aux gens l'occasion d'un travail utile à la colonie comme à eux-mêmes. Par exemple, des coupes de bois de corde pour l'été prochain pourraient occuper un grand nombre de bras. La construction de bateaux, à laquelle plusieurs s'entendent, fournirait aussi du travail à une main-d'œuvre exercée.

Les Islandais ont un extrême désir de construire un bateau propre à naviguer sur le lac et les rivières. S'ils étaient aidés, ils n'épargneraient aucun effort pour en avoir un. Un petit mais solide bateau d'une vingtaine de tonneaux, destiné à servir de remorqueur, leur serait presque aussi utile en été que la route en hiver. Ils sont impatients d'avoir leurs écoles, et ils cherchent en ce moment à introduire une imprimerie dans la colonie pour le bien de la chose publique. L'établissement de "fermes industrielles" serait fort avantageux, en permettant d'aider dans leurs besoins les veuves et les orphelins que l'épidémie fait depuis deux mois, au milieu de nous. Il faut, de toute nécessité maintenant, une distribution plus considérable de provisions; et il vaut beaucoup mieux employer les gens afin qu'ils gagnent ce qu'ils reçoivent pour vivre, que de le leur donner à titre de prêt ou de simple assistance. Une pauvre veuve invoquait mon aide l'autre jour. "Si vous ne me donnez pas de l'ouvrage, me dit-elle, je vais devenir folle."

Je prépare un rapport supplémentaire, que j'aurai l'honneur de vous adresser avant peu, et qui indiquera le nombre de bestiaux dans la colonie et le nombre additionnel de bêtes à cornes et de moutons qu'il serait opportun d'y expédier au printemps.

Le tout très-respectueusement soumis.

JOHN TAYLOR,  
*Agent près des Islandais.*

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

#### RAPPORT SUR LA PETITE VÉROLE À GIMLI.

(M. JOHN TAYLOR.)

GIMLI, 27 novembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus copie du rapport médical qui vient de m'être remis, et qui constate le fait de la propagation de la petite vérole dans toute l'étendue de la colonie islandaise. La maladie a saisi des travailleurs employés à construire la route, qui l'ont communiquée dans différentes maisons où ils ont couché en revenant chez eux. Elle s'est répandue de la sorte dans le sud jusqu'à six milles du Manitoba ou à vingt milles au delà de Netley Creek, où l'on propose d'établir la station de quarantaine.

La lympho vaccine, que j'avais reçu de Philadelphie par l'intermédiaire d'un médecin praticien de Winnipeg, le Dr Baldwin, s'est trouvée inutile. Dans le commencement, la maladie n'était pas plus sérieuse qu'une varioloïde ordinaire, et comme on ne croyait pas qu'elle pût prendre un plus mauvais caractère, je n'avais pas jugé nécessaire d'avoir une consultation de médecins. Le 13 novembre, j'ai écrit

au médecin le plus proche ; et c'est depuis cette époque que la maladie s'est subitement propagée. De fait, la plupart des cas nombreux qui existent en ce moment, so sont manifestés deux jours seulement avant sa visite quelque peu retardée.

J'ai adressé le rapport à son excellence le Lieutenant-Gouverneur, et l'on va prendre des mesures efficaces pour empêcher la propagation de l'épidémie dans le sud. La mortalité a porté principalement sur les enfants ; les adultes emportés par la petite-vérole sont morts généralement à la suite d'exposition au froid, et les Islandais ne sont guère alarmés de la maladie.

M. S. Jonasson, ayant presque toujours été à la rivière des Islandais depuis son retour, et d'ailleurs ayant été lui-même atteint de la petite vérole, n'a pas encore pu me prêter son aide ; mais dès qu'il pourra venir me joindre, il s'empressera de le faire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN TAYLOR,

*Agent près des Islandais.*

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

RAPPORT DES MM. LES MÉDECINS YOUNG & LYNCH.

GIMLI, 28 novembre 1876.

MONSIEUR,—Le 10 novembre, au reçu de votre lettre du 13, je me suis mis en route pour Gimli. Je suis arrivé ici le 21, et je me suis mis aussitôt à examiner la nature de l'épidémie qui règne dans l'établissement.

Le Dr Lynch est arrivé quelques heures après moi, et nous avons visité ensemble un certain nombre de maisons infectées, où il ne nous a pas été difficile de constater que nous étions en présence d'une épidémie de variole.

Les trois quarts environ des malades ont été atteints depuis dix jours. Trois personnes seulement portaient les marques caractéristiques de la convalescence.

Nous avons visité cent dix cas, dans les divers degrés de la maladie.

Il y a eu jusqu'à présent, dans cette localité, vingt décès, dont seulement trois d'adultes.

La maladie, à sa première apparition, était indubitablement d'une forme bénigne ; mais, par suite de l'encombrement, de la malpropreté, du manque de ventilation, et du fait que les enfants au dessous de cinq ans n'avaient jamais été vaccinés, elle a pris un caractère plus virulent ;—quelques cas même sont maintenant presque aussi mauvais qu'il est possible.

Nous sommes pleinement convaincus que la bénignité évidente de la maladie chez les adultes est due entièrement aux vaccinations répétées auxquelles ils ont été soumis en Islande.

Il y a une amélioration très-marquée dans les maisons hors de Gimli ; aussi avons-nous constaté en ceux qui les habitent une plus grande faculté de résistance aux ravages de l'épidémie.

Le Dr Lynch arrive de la rivière des Islandais, où, d'après les informations qu'il y a recueillies, la maladie a fait sa première apparition sur un homme arrivé dans l'automne, lequel probablement prise de vêtements infectés dont il se sera servi après son arrivée.

Il est mort, à cet endroit, jusqu'à présent, seize Islandais et quinze Sauvages.

Il est fort à craindre que l'épidémie se répande au delà du lac, parce qu'un certain nombre de Sauvages se sont enfuis de Sandy-Bar à son apparition.

Le Dr Lynch rapporte qu'il y a toute raison de croire qu'elle règne dans la Grande-Ile, où des Islandais infectés sont passés. Mais nous ne pouvons pas nous assurer de la chose, le lac n'étant pas assez glacé pour nous permettre de traverser à l'île.

Tout démontre que la maladie s'est avancée jusqu'ici du nord et qu'elle poursuit sa marche dans la direction du sud vers l'établissement de la Rivière-Rouge.

Nous sommes d'avis qu'il est nécessaire d'ouvrir un hôpital à Gimli, et que le dépôt de provisions est le bâtiment le plus propre à servir à cet usage ;

Que tous les enfants et adultes qui n'ont pas encore été atteints devraient être immédiatement vaccinés ;

Qu'il y a plusieurs maisons qu'il faudrait brûler, dès que les habitants en auront été transportés à l'hôpital ;

Que les vêtements et les lits des variolés en convalescence avancée devraient être soit brûlés, soit désinfectés ;

Qu'il faut interdire strictement tout rapport entre les personnes saines et les personnes infectées ;

Qu'avec l'approbation du lieutenant-gouverneur du Kéwatin, il faudrait établir une quarantaine à Netley-Creek. et y envoyer en résidence M. Joseph Monkman, qui jouit d'une grande influence sur les Sauvages, ainsi que de toute leur confiance, et qui serait également bien accueilli par les blancs ;

Qu'il importe de se procurer sans retard une ample provision de médicaments et d'aliments spéciaux pour les malades et les convalescents.

Nous tenons à reconnaître ici combien nous apprécions la promptitude avec laquelle vous avez mis en pratique nos recommandations.

Nous vous offrons l'expression du regret que nous éprouvons en voyant que la maladie est entrée dans votre famille.

Et nous remercions M. Beatty de la complaisance qu'il a eue de nous faciliter le voyage sur la route et de mettre ses tentes à notre disposition.

Nous avons l'honneur d'être,

Monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

DAVID YOUNG, M.D.,

JOS. S. LYNCH, M.D.

A. M. JOHN TAYLOR,  
Agent près des Islandais.

#### RAPPORT SUR LA ROUTE DE L'ÉTABLISSEMENT ISLANDAIS.

GIMLI, 18 septembre 1876.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur la route des Islandais. Son tracé sur le terrain progresse d'une manière satisfaisante, et l'on obtient une bonne route. Nous sommes convaincus qu'une route comme celle que M. Beatty est chargé de construire peut se faire pour un tiers de moins que le chiffre de l'estimatif [\$200 par mille] ; et nous nous permettons d'exprimer l'avis que le reste du crédit, après la construction du chemin jusqu'à Eagle's Nest, soit employé à prolonger la route vers le nord jusqu'à Sandy-Bar, où sont installés un grand nombre de colons.

Les Islandais sont tous occupés à présent, soit à faucher du foin, soit à se bâtir des maisons ; mais une fois ces travaux finis, qui le seront avant peu, nous les aurons sur la route ; nous espérons mettre pioche en terre, avec une petite brigade de terrassiers (une vingtaine), après-demain.

Dans notre opinion, en ce qui regarde le mode de paiement, le plus satisfaisant serait de payer les travailleurs moitié en argent et moitié en telles natures de provisions dont ils auraient besoin, et dont M. Taylor a déjà fourni une liste à votre département.

Nous avons l'honneur d'être,

Monsieur,

Vos très-obéissants serviteurs,

JOHN TAYLOR,

Agent près des Islandais.

WALTER BEATTY,

Arpenteur.

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

## No. 30.

## RAPPORT DE L'ADJOINT DE L'AGENT PRÈS DES ISLANDAIS.

(M. S. JONASSEN.)

RIVIÈRE DES ISLANDAIS,  
KÉWATIN, 31 décembre 1876.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, j'ai l'honneur de vous adresser un compte-rendu de mes opérations, comme agent d'immigration, dans l'Islande en 1876.

Après avoir reçu votre lettre d'instructions, datée du 14 septembre 1875, m'apportant l'ordre de me rendre en Islande, je partis pour l'Angleterre le 30 de ce même mois, et j'arrivais à Londres le 14 octobre.

À mon arrivée dans cette ville, je me présentai immédiatement à l'agent général, dont je reçus de nouvelles instructions et qui me procura d'une brochure expressément faite pour le peuple islandais et imprimée en sa langue, de cartes et d'autres imprimés contenant des renseignements sur le Canada.

Comme il n'existe de communication entre la Grande-Bretagne et l'Islande, que par le bateau-poste danois, qui part de Copenhague et de l'Islande une fois seulement toutes les six semaines, et touche en route à Leith (Écosse) et à Lerwick (Shetland), alternativement, je fus obligé d'attendre un mois ce bateau, et je ne pus, en conséquence, parvenir à Reykjavik, capitale de l'Islande, que le 27 novembre.

Après un séjour de onze jours à Reykjavik, employé à faire les préparatifs nécessaires pour un long et difficile voyage par terre, je me mis en route pour la partie septentrionale de l'île, où, d'après vos instructions, je devais commencer mes opérations; le 31 décembre, j'arrivais à Akureyri, principale ville du nord.

À Reykjavik et dans mon voyage, je m'étais entretenu avec une infinité de personnes, et j'avais trouvé dans les localités méridionales, bien des gens favorablement disposés à l'égard de l'émigration; mais non pas autant, à beaucoup près, que dans le nord. J'avais aussi distribué, le long de la route, des brochures et des cartes, que l'on consultait avec une vive curiosité.

À Akureyri, je rencontrai M. Krieger, qui y était arrivé en novembre. Nous eûmes ensemble plusieurs consultations sur le *modus operandi* à adopter, en vue de surmonter les nombreux et sérieux obstacles placés dans notre chemin par l'opposition des fonctionnaires, la loi rigoureuse sur l'émigration qui venait d'être édictée, et la difficulté de faire partir une émigration considérable par suite de la rareté d'argent existante, qui empêchait les gens de trouver des acheteurs pour leurs bestiaux, leurs maisons, etc., même à des prix extrêmement réduits.

M. Krieger et moi nous arrêtâmes qu'il retournerait à Reykjavik et verrait le gouverneur, afin de faire un arrangement touchant le dépôt de dix skillings, en attendant que la compagnie de paquebots qui entreprendrait le transport des émigrants eût déposé entre les mains du gouverneur la garantie exigée; et que je visiterais la région volcanique, dans l'est de l'île. Après avoir parcouru les environs d'Akureyri et tenu deux assemblées, je partis pour l'est, le 11 janvier.

J'atteignis la région volcanique, le 21; je traversai les localités désolées par les cendres, et j'y tins des assemblées en différents endroits, lesquelles attirèrent beaucoup de monde, eu égard aux longues distances qu'on avait à franchir pour s'y rendre. Je visitai aussi les districts avoisinants, où j'eus des assemblées quand la chose fut praticable; ces réunions eurent toujours beaucoup de succès, et je trouvai

qu'elles étaient préférables aux courses de ferme en ferme et aux conversations avec les individus.

Comme il était absolument nécessaire, pour le succès de notre plan, que je fisse parvenir d'Akureyri à Reykjavik, par la première malle à destination du sud, un compte-rendu de mon voyage dans l'est et des informations sûres touchant le nombre d'émigrants du port d'Akureyri, il me fallait travailler très-énergiquement pour pouvoir satisfaire à cette nécessité et retourner à cette dernière ville, au milieu de l'hiver, à travers les montagnes qui séparent l'est du nord. Cependant, je réussis à le faire, et j'étais rendu Akureyri avant la fin de février. Chemin faisant, j'avais tenu plusieurs assemblées, et, en récompense de mes efforts, j'avais obtenu partout de nouvelles adjonctions à mes listes de recrutement.

A mon retour, je me mis sans perdre de temps en mesure d'envoyer un compte-rendu de l'état des choses, tant dans l'est que dans le nord, à M. Krieger, qui, si les rapports étaient favorables et si un nombre suffisant de dépôts étaient expédiés à Reykjavik par la malle de mars, devait passer un Angleterre pour y faire les arrangements relatifs au transport des émigrants. A cet effet, je fis une tournée rapide afin de voir les sous-agents nommés dans trois comtés situés au sud d'Akureyri, avant que le courrier fût rendu hors de ma portée. Ayant constaté le nombre de personnes prêtes à émigrer qu'il y avait dans ces comtés, je trouvai, à ma vive satisfaction, que ce nombre et celui fourni par la région orientale étaient suffisants pour permettre de prendre un steamer spécial pour leur transport. Je continuai mes opérations dans ces comtés après le départ de la malle; j'y tins plusieurs assemblées jusqu'à l'arrivée du courrier de Reykjavik; alors je retournai à Akureyri, (de bonne heure en avril), afin de recevoir les dernières listes de la région volcanique et des environs d'Akureyri, listes que j'envoyai par la malle suivante à Reykjavik.

Lors de mon arrivée à Akureyri, les glaces flottantes, qui quelquefois, le printemps et à l'entrée de l'été, bloquent complètement les baies et les embouchures des rivières et rendent impossible l'accès du littoral nord de l'île, dérivèrent vers le rivage, menaçant ainsi de détruire le fruit de mon labeur d'hiver. Ce que voyant, après avoir fait tous les arrangements nécessaires, je me décidai à retraverser l'île, en vue d'aller rencontrer M. Kreiger à Reykjavik, à son retour d'Angleterre. Parti d'Akureyri le 22 avril, j'arrivai à Reykjavik le 5 mai. M. Kreiger et moi nous conférâmes ensemble de diverses choses importantes, et particulièrement de la difficulté amenée par les glaces flottantes. A la suite d'un mûr examen des choses, nous fixâmes les jours auxquels le steamer irait recevoir les émigrants à différents ports de l'Islande; et je retournai au nord pour prévenir de ces dates les personnes en disposition d'émigrer et les préparer préalablement à l'arrivée du steamer.

Heureusement, nos prévisions à l'égard des glaces, se réalisèrent, et celles-ci s'étaient éloignées du rivage de l'île lorsque le steamer se présenta à sa première escale, le 27 juin. Ayant fait embarquer presque autant de passagers que la capacité du bâtiment permettait d'y en mettre d'après la loi, à trois différents ports de la côte septentrionale, je quittai l'Islande pour l'Ecosse, le 2 juillet, avec une troupe de 752 personnes. Les émigrants de l'est, au nombre de 392, devaient s'embarquer à un port de la côte orientale, aussitôt que le steamer serait revenu d'Ecosse.

Après avoir passé quelques jours à Glasgow, je partis, avec la même émigration, le 12 juillet, sur l'*Austrian*, steamer de la ligne Allan, et le 22, j'étais à Québec.

Le lendemain, je m'acheminai vers l'ouest avec mon monde; de Toronto, où je fus quelques jours, je me remis en route pour le Nord-Ouest; j'atteignis Winnipeg le 8 août; j'en repartis le 14, et toujours accompagnant ma troupe d'émigrants, j'arrivai dans la Réserve islandaise sur le lac Winnipeg, à Gimli, le 20.

Les émigrants de l'est de l'Islande arrivèrent quelques jours plus tard, sous la conduite de M. Halldor Brier.

Je restai une quinzaine de jours sur le territoire de la Réserve islandaise, pour aider les immigrants à trouver des terres convenables pour leur établissement; puis je retournai à Winnipeg, le 5 septembre.

Le 8, je quittai Winnipeg pour Ontario; mais ayant éprouvé des retards sur les lacs, je ne pus me rendre à Ottawa que le 27 septembre.



---

Nommé, le 2 octobre, agent-adjoint près la colonie islandaise, je me suis remis en route pour le Nord-Ouest le 4; j'étais rendu à Winnipeg le 16; j'en suis reparti le 21 pour la Réserve islandaise, et, le 26, je suis arrivé à Gimli. Le 28, je suis venu à cet endroit-ci, situé à environ 30 milles au nord de Gimli, avec la charge d'une goëlette de provisions destinées à cette partie de la colonie; et je suis maintenant chargé du service des dépôts de vivres ici et à Sardy-Bar.

Le 16 du courant, j'ai été à Gimli prêter mon assistance à M. Taylor pour la distribution de provisions aux familles de la partie méridionale de la colonie, et je suis revenu le 22 pour faire la distribution ici.

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

SIGTR. JONASSEN,  
*Agent-adjoint près des Islandais.*

A l'honorable,  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

(Copie.)

## No. 31.

## IMMIGRATION CANADIENNE AU MANITOBA.

(M. C. LALIME, AGENT.)

AGENCE D'IMMIGRATION AU MANITOBA,  
WORCESTER, MASS., 22 janvier 1877.

MONSIEUR,—Dans le premier rapport que j'avais l'honneur de vous soumettre l'an dernier, comme agent d'immigration, j'entrevois, pour 1876, un mouvement considérable d'émigration des Etats de la Nouvelle-Angleterre vers Manitoba.

Les populations au milieu desquelles j'ai opéré se composent en grande majorité d'anciens cultivateurs, qui, par les temps exceptionnellement difficiles que nous traversons, désirent ardemment retourner à leur ancien état.

Un bon nombre ont des épargnes, et veulent faire valoir leur pécule sur des fermes, au lieu de le dépenser en chômage aux Etats-Unis.

Je me suis surtout occupé à recruter des colons parmi cette classe. Dans ce but, j'ai non-seulement convoqué des assemblées dans les centres peuplés, mais j'ai même visité, à domicile, les personnes que je croyais propres à établir une colonie sur des bases solides.

J'ai fait tout ce qu'il m'a été possible pour mener à bonne fin l'œuvre dont vous m'avez fait l'honneur de me confier la direction.

Le présent rapport vous fera connaître les résultats que j'ai obtenus.

Après avoir fait connaître le Manitoba aux Canadiens de la Nouvelle-Angleterre après avoir tenu des assemblées dans les différents centres, j'organisai une colonie et je fixai le départ de Worcester, Mass., pour le Manitoba au 5 mai. Ce jour arrivé, je partis avec cent onze personnes. De ce nombre se trouvaient M. le docteur Tremblay et M. H. Trudel, délégués par la population canadienne de la ville de Manchester, N.-H., forte de quatre mille âmes au moins. Ces messieurs ont fait un rapport favorable de leur visite; ils ont pris des terres, et sur les bons renseignements qu'ils ont fournis à la population de Manchester, plusieurs Canadiens de cette ville, principale du New-Hampshire, ont pris la route du Manitoba, et seront suivis d'un bon nombre le printemps prochain.

Le Dr. Tremblay a envoyé son frère, qui a déjà préparé un établissement considérable, et il se propose d'aller se fixer dans la province, le printemps prochain. On voit que le docteur a prêché d'exemple. M. Trudel a fait la même chose; un de ses fils l'a déjà précédé au Manitoba.—Suivant les instructions de votre département, nous avons pris la route des lacs. Les glaces du lac Supérieur retardèrent notre vapeur en plusieurs endroits par leur amoncellement.

Nous demeurâmes onze jours à quinze milles de Duluth, pris par les glaces sans pouv ir avancer ni reculer. La famine était éminente à bord, et nous enduremes beaucoup de privations.

Ce retard imprévu fut cause que nous n'arrivâmes au Manitoba qu'au commencement de juin. La saison était avancée, mais nos colons, avec un courage digne des plus grandes éloges, commencèrent sur-le-champ à défoncer la prairie et à faire des semailles. Un bon nombre se fixèrent dans le canton No. 2, du rang 1er Est, les autres se rendirent à St.-Boniface, et de là dans les paroisses environnantes.

A Dufferin, l'agent du gouvernement, M. J.-E. Têtu nous reçut en ami, et nos colons n'oublieront pas de longtemps les services qu'il leur a rendus.

A Winnipeg, la Société de colonisation avait organisé une réception en règle; les officiers de cette société méritent nos remerciements et l'expression de notre reconnaissance, que je suis heureux de leur offrir au nom de tous les colons.

Faites au milieu et à la fin de juin, les semailles ne purent être considérables. — Toutefois, bien qu'ensemencées si tard dans la saison, les terres de nos colons ont répondu à leur attente. La récolte a été abondante, le rendement a été généreux. Nos colons sont très-encouragés, la plupart ont bâti des maisons et des granges, creusé des puits et amélioré considérablement leur position.

Les lettres qu'ils envoient à leurs parents et amis et à nos différents journaux de la Nouvelle-Angleterre sont remplies de détails, qui sont un puissant encouragement à l'émigration, et pour que vous puissiez en juger par vous-même, je vous envoie copie de quelques-unes de ces lettres, extraites des journaux dans lesquels elles ont été publiées. J'appellerai spécialement votre attention sur une de ces lettres, publiée dans le "Foyer Canadien" et le "Travailleur" de Worcester, Mass, et signée collectivement par plus de 30 colons venus des États de l'Est. Cette lettre est en réponse à de faux rapports tendant à déprécier la province de Manitoba aux yeux des étrangers. On voit d'après ces lettres qu'ils sont satisfaits de leur émigration et que l'avenir semble leur sourire.

La Société de colonisation de Manitoba a eu la bonne idée de m'expédier, en novembre dernier de magnifiques échantillons des produits agricoles de la province. J'ai exposé ces céréales et végétaux dans les grands centres, et partout ils ont excité l'admiration des visiteurs.

Parmi ces produits il y avait des navets pesant 17½ livres, des betteraves de 15 livres, des patates de 2 livres et des oignons d'une grosseur étonnante. Ces divers végétaux viennent sans engrais, sans culture propre. La richesse du sol les fait pousser sans autre travail pour le cultivateur que la seule semence.

L'émigration des Canadiens des États-Unis vers le Manitoba s'est continuée du mois de mai au mois d'octobre. Au mois d'octobre j'ai cru devoir arrêter le mouvement et préparer la campagne de propagande pour l'hiver, car j'ai été alors forcé de retarder le départ de 9 familles du Massachusetts, qui malheureusement avaient complété leurs préparatifs de départ; mais il m'a fallu suivre les instructions de MM. Beatty et Cie, de Sarnia, Ont., en date du 9 octobre 1876, m'annonçant la clôture de la navigation sur la rivière Rouge.

Le nombre total des personnes que j'ai dirigées vers le Manitoba est de trois cents soixante et un. Le nombre des demandants a été beaucoup plus considérable; mais je crus devoir dans l'intérêt et de la province et des demandants eux-mêmes, refuser les billets de transport à un grand nombre qui n'avaient pas les capitaux nécessaires pour un bon établissement. Ceux qui sont rendus sont tous en voie, à peu d'exceptions près, de se former de solides établissements, si j'en juge d'après les lettres que je reçois depuis qu'ils sont fixés dans la province.

Le printemps prochain, une colonie que je suis actuellement à former, se dirigera vers le Manitoba et sera suivie d'un bon nombre d'autres émigrants.

La crise financière et la stagnation de l'industrie aux États-Unis sont propres à aider puissamment le mouvement. Aussi, j'entrevois pour cette année un courant d'émigration vers le Manitoba plus considérable encore que celui de 1876. Aujourd'hui que la province est mieux connue, que la fertilité de son sol est prouvée, etc., etc., il sera plus facile d'engager les colons à se diriger vers les prairies.

Le gouvernement et votre département peuvent se féliciter à bon droit de la politique nationale que vous avez adoptée à l'égard des Canadiens des États-Unis. Elle porte déjà d'heureux fruits. Elle donne une occasion favorable à un grand nombre de loyaux sujets britanniques, de retourner au Canada, occasion dont, je le crois, un grand nombre se proposent de profiter à l'avenir.

A cette belle œuvre, éminemment nationale, vous vous êtes particulièrement identifié, monsieur le ministre; aussi votre haute protection a-t-elle eu pour effet d'inspirer beaucoup de confiance à nos émigrants.

Je dois aussi remercier officiellement l'honorable et habile secrétaire de votre département, M. Lowe, qui est toujours si dévoué et si bien disposé pour tout ce qui

se rattache à l'immigration. J'ai trouvé dans ce monsieur un sage conseiller, toujours prêt à me fournir les renseignements dont j'avais besoin ; avec de telles sympathies et de si bons procédés à mon égard, j'ai pu travailler sans trop de découragement en face des obstacles que j'ai eus à surmonter.

Avant de terminer le présent rapport, je ne puis m'empêcher de remercier publiquement les officiers et les employés de la compagnie Beatty et Cie, dont les vapeurs font service entre Sarnia et Duluth, pour tous leurs bons procédés et leur générosité envers moi et tous nos émigrants, lors de notre voyage au milieu des glaces du lac Supérieur en mai dernier.

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

CHARLES LALIME.

*Agent spécial d'immigration pour la province de Manitoba.*

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

*Lettre publiée dans le journal le " Travailleur " de Worcester, Massachusetts, e 31 août 1876.*

TOWNSHIP LETELLIER, 13 août 1876.

M. LE RÉDACTEUR.—Connaissant votre dévouement à la cause de l'émigration au Manitoba, nous vous prions de publier dans les colonnes de votre journal les quelques informations suivantes sur les colons des États de l'Est qui émigrèrent au Manitoba en mai dernier et formèrent les premiers jalons de cette émigration, qui déjà commence à s'opérer sur une grande échelle. En publiant la présente, M. le rédacteur, vous n'oublierez pas qu'elle vient d'une main plus habituée à tenir les manchons de la charrue que la plume de l'écrivain.

En mai dernier, lors de notre départ des États-Unis, nous avons laissé un grand nombre de parents et amis à qui nous avons promis de donner de nos nouvelles. Tous disaient : écrivez-nous comment est le pays, et si c'est favorable nous irons vous rejoindre. Nos amis voudront bien nous pardonner notre silence, le colon a tout à faire à son arrivée, et c'est ce qui nous en a empêché.

Le premier détachement de Canadiens des États-Unis, accompagné de l'agent du gouvernement, M. Charles Lalime, de Worcester, à son arrivée à Dufferin, le 29 mai dernier, s'est divisé en deux. Les uns ont préféré se rendre directement à St.-Boniface, qui se trouve environ à 60 milles plus loin, et les autres, que nous accompagnions, ont descendu à Dufferin, pour s'établir sur les réserves que le gouvernement nous avait accordées.

À Dufferin, nous nous installâmes dans les bâtisses du gouvernement, en attendant que nous eussions fait le choix de nos terres.

Le 30, nous allâmes visiter les quatre townships réservés aux Canadiens. Cette visite nous prit trois jours ; nous eûmes une pluie torrentielle la moitié du temps ; et à notre retour ces terrains étaient presque inondés. Le sol de ces townships, à l'exception de un, est presque impossible pour la colonisation ; nous y avons trouvé surtout beaucoup de sable et de la pierre en quantité. Les jours suivants, nous continuâmes à chercher ce qui nous conviendrait, et le 5 juin, nous primes nos droits d'établissement et préemption sur le township No. un, rang No. deux, sur la côte ouest de la rivière Rouge. Pour cet enregistrement nous allâmes au bureau des terres, à Emerson, qui est un petit village à environ un mille et demi de Dufferin, et nous eûmes à payer chacun \$10 d'honoraires seulement pour devenir propriétaires chacun de 160 acres de terre de première qualité.

De retour à Dufferin, nous nous mîmes à l'œuvre et achetâmes les animaux et instruments d'agriculture nécessaires, grains de semence, etc.

Nous nous rendîmes au milieu du mois de juin, et croyant la saison trop avancée pour avoir une bonne récolte sur un premier labour, nous obtînmes gratis, sur la ferme du gouvernement, à Dufferin, du terrain qui avait déjà été cassé, et, nous étant mis en société au nombre de quinze chefs de famille, nous fîmes une semence de 37½ minots d'orge, 63 minots de patates et deux minots de sarazin, des navets et d'autres légumes. Pendant les deux semaines suivantes, nous n'eûmes pas une goutte de pluie; nous crûmes avoir perdu et notre temps et la semence, mais ensuite il survint quelques orages; et tout a poussé avec une rapidité extraordinaire, et maintenant nous sommes presque assurés d'un rendement de 20 à 30 pour un.

Le 26 juin, nous nous rendîmes sur nos terres avec tentes, charrues, provisions, etc., et commençâmes à casser la terre, creuser des puits et bâtir des maisons.

A propos de puits, je ferai remarquer que l'eau étant de toute nécessité à la vie, c'est ce dont nous nous sommes d'abord occupé. Certaines gens prétendent qu'il est très-difficile de se procurer de l'eau au Manitoba, mais cela n'est pas, au moins dans le township où nous sommes placés. En voici la preuve. Le sol est composé d'abord de deux à quatre pieds de terre noire, autant de terre grise et ensuite de la glaise dure et couleur de rouille; l'inconvénient, c'est que cette glaise, surtout s'il pleut, s'éboule facilement et c'est à recommencer. M. Norbert Clément n'a pas éprouvé cette misère, nous avons creusé et boisé son puits en deux jours et l'éboulement de la terre ne nous a pas retardés plus d'une demi-heure. Ce puits est profond de 14 pieds, et l'eau vient en si grande abondance qu'il nous faudrait le vider chaque semaine; quand l'eau est longtemps à pleins bords, elle devient chaude et prend le goût du bois du boilage, ce qui est tout naturel, tandis que deux heures après avoir vidé le puits, cette eau est très-claire, froide, très-bonne à boire et à tout usage, à l'exception des lavages domestiques. Pour les lavages il est facile d'y remédier, en faisant comme partout dans nos villages du Canada, en se pourvoyant de tonneaux et en amassant de l'eau de pluie, laquelle est assez commune, du moins cette année.

Sur neuf puits que nous avons creusés ou commencé à creuser, il y en a trois dont l'eau a un goût amer et dont on ne peut se servir; mais à deux ou trois arpents plus loin, l'eau est bonne et vient en quantité.

Pour ceux qui désirent connaître les progrès que nous avons faits, combien de terre cassée et combien de maisons bâties, voici où nous en sommes. Peut-être direz-vous: Vous avez fait peu.—C'est possible pour vous qui demeurez au milieu des grandes villes où vous avez tout sous les mains; mais pour nous, nous sommes satisfaits du peu qui a été fait, et nous ne changerions pas notre sort pour le vôtre dans les grands centres manufacturiers du Massachusetts et du Rhode-Island.

Il ne faut pas s'attendre que nous puissions bâtir avec autant de facilité et de rapidité que dans les villes, non plus que le premier labour sur une terre vierge soit aussi facile que le labour sur une vieille terre. Que ceux qui croient cela se détrompent. Ici nous faisons le premier labour avec une bonne paire de bœufs, et il nous faut travailler à petites journées. Pour bâtir il nous faut aller chercher le bois de service à neuf milles, sans compter que souvent il nous faut attendre une semaine pour obtenir ce dont nous avons besoin. Il y a un grand nombre de bâtisses en construction de part et d'autres, et il n'y a encore qu'une seule *lumber yard* en deçà des lignes, et encore il en manque très-souvent (avis aux commerçants de bois). Depuis notre arrivée, le propriétaire de cette cour à bois que j'ai mentionnée fait maintenant des achats de bois beaucoup plus considérables qu'avant.

De plus l'on vient de nous informer qu'il vient de s'ouvrir une nouvelle cour à bois près de la frontière; nous aurons *ad libitum* tout ce dont nous avons besoin.

Maintenant voici quels progrès nous avons fait sur nos terres: MM. Norbert Clément et fils, F. X. Mercier et T. Brault ont formé une espèce de société coopérative, et n'ayant qu'une seule paire de bœufs, ont cassé 10 arpents de terre; ils ont creusé un puits et bâti deux maisons, dont une de 20x16 très-bien finie à l'extérieur, avec corniches, déclin, appartenant à M. Clément, l'autre de 24x16 appartenant à M. Mercier; cette dernière n'est pas encore tout à fait terminée, nous sommes à attendre pour le bois. En attendant, nous sommes à bâtir une maison pour M. John Parent, 23x21, et nous terminerons l'extérieur la semaine prochaine; ensuite viendra le tour de M. Coulombe.

M. Parent avec une seule paire de bœufs a cassé environ 30 arpents de terre et creusé un puits, qui n'a que 5 pieds de profondeur et qui fournit toute l'eau nécessaire pour sa famille et ses animaux.

M.M. Gaspard Breton et fils ont cassé environ 20 arpents de terre, construit un petit chantier en planche et un puits. Les frères Boiteau ont fait autant et ainsi de suite, chacun ayant cassé plus ou moins de terre.

Pour le foin, chacun en a fait de 10 à 20 tonnes; nous en faisons autant que possible, et il y en a en quantité immense; nous le prenons sur nos terres sans autre trouble que le couper et le mettre en meules.

Dès notre arrivée sur nos terres, quelques-uns des nôtres ont eu un moment de découragement à cause de l'eau que l'on n'avait pas facilement, et ils décidèrent d'aller voir ailleurs pour se placer plus avantageusement. Après avoir perdu une semaine ou deux de leur temps et fait des dépenses assez considérables, ils sont revenus sur leurs lots, et maintenant travaillent de toutes leurs forces pour récompenser le temps perdu.

La récolte en général est des plus belles; cela fait envie à tous ceux qui aiment l'agriculture. Toute personne possédant le bon sens le plus commun ne peut que louer le gouvernement sur les avantages offerts aux émigrants, et je ne comprends pas pourquoi tant de nos pauvres Canadiens, esclaves dans les manufactures américaines, ne s'empressent pas de profiter de cette belle fortune tandis qu'il en est encore temps: Je dis fortune et vous pouvez en juger vous-même par le fait suivant pris entre mille.

Il y a quelques jours, nous avons l'occasion de converser avec un monsieur Anderson, Irlandais, qui demeure du côté opposé de la rivière au Marais; ce monsieur se trouve notre voisin. Il nous dit qu'il y a trois ans, quand il prit son lot (homestead) il n'avait pour tout bien que \$30 en argent; mais il avait des amis, à qui il emprunta l'argent nécessaire pour s'acheter une paire de bœufs; il fit une petite semence, se bâtit un petit chantier et fit venir sa famille; depuis il s'est bâti une bonne maison, a acheté plusieurs animaux et son chantier lui sert d'étable; enfin, il s'est donné tout le nécessaire pour sa famille, et maintenant si vous lui offriez \$3,000 pour sa terre, la réponse qu'il vous donnerait serait bien courte: *No sir*. Que pensez-vous de ce fait-là, sans compter aussi que, durant ces trois années, les sauterelles ont plus ou moins endommagé ses récoltes. Si ce fait n'est pas suffisant pour satisfaire bon nombre de gens, je ne sais ce qu'ils désirent.

Je ne veux pas dire que toute personne aussi pauvre qu'Anderson réussira comme lui, car il y a beaucoup de ces gens qui veulent acquérir de la fortune sans travailler. Plusieurs émigrent croyant trouver ici une fortune sans l'acquérir, la richesse sans travailler. Ces gens-là se trompent, et lorsqu'ils s'en vont, ils ne cherchent qu'à jeter du discrédit sur la colonie, par les mensonges les plus grossiers. Ils n'ont pas réussi parce qu'ici il faut du travail comme ailleurs, et sur ce nous conseillons à toute personne qui n'a pas les moyens pécuniaires suffisants, pour se bâtir une maison, s'acheter une paire de bœufs, charrue, etc., plus les provisions nécessaires pour attendre une première récolte, de tâcher de réaliser ce montant nécessaire avant de venir nous rejoindre.

Ici il ne faut pas compter sur l'ouvrage que l'on peut avoir ailleurs, au moins pour cette année; mais les récoltes sont si abondantes qu'une bien faible semence suffira pour donner les provisions et le nécessaire pour une année ou plus.

Maintenant, vous nous direz: Vous qui en connaissez quelque chose, puisque vous êtes établis au Manitoba et sur les terres du gouvernement, quel montant doit avoir un colon pour s'établir convenablement? A cela voici notre réponse: Le bois brut pour bâtir se vend cette année \$24 le mille pieds, la planche de rebut \$20, planée sur une face \$25, bardeau de première qualité \$4.50 le mille, clapboard \$35, le clou \$5 le 100 lbs., les châssis tout vitrés \$2 et \$2.30; pour le bois de chauffage on le paie, tout près d'ici, \$2 la corde ou \$3 rendu à la porte. Pour bâtir une maison de 24x16, bien finie à l'extérieur, la peinture exceptée, nous calculons pour \$200; une paire de bœufs, \$125 à \$150, une charrue \$24 à \$25; la fleur se vend aujourd'hui de \$2.25 à \$3.50 le sac, qui fait de \$5 à \$7 le brl.; le lard vaut 13cts. Les vaches valent de \$20 à \$50 suivant leur état. Maintenant il y a les provisions nécessaires pour vous rendre à la

récolte suivante. Suivant notre opinion, une famille possédant \$500 et plus peut venir sans crainte; le plus tôt elle viendra, plus elle sera satisfaite.

Deux familles avec \$500 pourraient réussir en s'unissant pour rencontrer les premières dépenses, ne bâtir qu'une seule maison, avoir une seule paire de bœufs et faire une espèce de société: cependant il faudrait de plus avoir des provisions pour un an. De même deux célibataires travaillant ensemble pour une année ou deux réussiraient bien.

Avant de finir nous vous dirons que la seule contrariété et le seul ennui que nous éprouvons, c'est de ne pas avoir les moyens pécuniaires suffisants pour pousser nos travaux suivant nos désirs, et pour cela il faudrait avoir une paire de bœufs pour chacun de nous. Quoi qu'il en soit, nous avons confiance et espérons beaucoup en l'avenir, et nous sommes sincères en disant que, dans 3 ou 4 ans d'ici, si quelques-uns viennent nous offrir \$3,000 pour nos terres, nous croyons pouvoir, à l'instar de M. Anderson, leur répondre: *No sir*.

Un mot encore avant de finir. Les sauterelles sont encore à nous faire visite cette année, et nous sommes à peu près certains de n'en pas avoir l'an prochain et nous avons l'espérance d'être bon nombre d'années sans en avoir.

Nous avons l'honneur d'être,

Monsieur le Rédacteur,

Vos obéissants serviteurs,

TOUSSAINT BRAULT,

NORBERT CLÉMENT,

FRANÇOIS XAVIER MERCIER,

FRANÇOIS PARENT,

GASPARD BRETON.

*Lettre publiée dans le "Réveil" de Woonsocket, Rhode-Island, en septembre 1876.*

[LETTRE DU MANITOBA.]

ST.-BONIFACE, 1er septembre 1876.

C. LALIME, écr.,

CHER MONSIEUR,—Vous me donnez des nouvelles de Fall River, de mon côté permettez que je vous dise un mot de ma nouvelle patrie, Manitoba, où je suis très-satisfait d'être établi.

Plusieurs membres de ma famille se sont joints à moi, et tous ensemble nous avons acheté des terres dans la paroisse de Ste.-Agathe. Cette paroisse, comme vous le savez, est située sur les bords de la rivière Rouge. Nous sommes à environ 25 milles de St.-Boniface; une nouvelle mission a été fondée précisément à l'endroit où nous sommes, et bientôt nous formerons une nouvelle paroisse; nous avons déjà une chapelle, et le curé de Ste.-Agathe nous visite tous les 15 jours.

Comme vous pouvez le penser, nous sommes tous complètement satisfaits, mais il nous a fallu du courage et de la persévérance, c'est ce qu'il fallait pour réussir.

On m'a rapporté que des personnes venues ici, se plaisent à faire des rapports exagérés sur Manitoba; je le regrette pour ces personnes mêmes, car elles auraient mieux fait d'avoir dit la vérité. Tout le monde ici s'accorde à contredire ces rapports tout à fait mensongers.

Bien qu'on en dise, nous n'avons, cette année ni sauterelles ni gelées, ni même aucun autre accident de nature à nuire considérablement à la récolte. L'année a été très-pluvieuse, et certains terrains bas ont eu un peu à souffrir, mais le terrain ne manque pas ici; peu de personnes sont exposées à ces inconvénients, car on ne sème que sur les terrains qui s'égoûtent facilement.

On parle souvent de la rareté du bois, il est vrai qu'il n'y en a pas partout; cependant il ne manque pas d'endroits où on en trouve en assez grande quantité. Le bois de chauffage se vend actuellement de deux à quatre piastres la corde à la ville, et de une à trois piastres à la campagne. Ces prix ne sont pas extraordinaires. De vieux habitants d'ici m'assurent que, depuis dix ans, on prédit la rareté du bois dans le pays, et cependant

on l'achète à meilleur marché aujourd'hui qu'alors. Il y a des mines considérables de charbon non loin d'ici, qui seront exploitées avant longtemps, en sorte que nous n'avons rien à craindre sous le rapport du chauffage.

Vous me pardonnerez ces remarques, mon cher monsieur, je voulais contredire certains avancés au sujet du pays faits par des personnes qui sans être mal intentionnées, se permettent de faire des rapports non véridiques.

Tout à vous,

ANTOINE LAVALLÉE.

*Lettre publiée dans le " Foyer Canadien " en septembre 1876.*

MANITOBA, 14 septembre 1876.

M. LE RÉDACTEUR.—Les courageux colons de Dufferin et des alentours ayant déjà exprimé publiquement leur entière satisfaction, nous venons à notre tour vous prier de faire connaître à nos nationaux ce que nous pensons du Manitoba.

Depuis notre arrivée, nous avons pu nous initier suffisamment à tout ce qui intéresse l'immigration, pour juger de la véracité des rapports de nos journaux, de nos délégués et des amis de la colonisation en ce pays.

Si un tout petit nombre de gens trop exigeants sont repartis sous le prétexte qu'on avait exagéré les ressources ou les avantages du Manitoba, nous devons dire à l'encontre qu'ils ont commis là une grave injustice envers ceux qui nous accueillent si fraternellement et envers le pays si riche par son sol.

Du reste, nous ne serions pas surpris de voir ces soi-disant désappointés nous revenir avant longtemps, à l'exemple des autres.

On l'a affirmé avec raison : le cultivateur sérieux et qui sait et veut travailler est sûr de réussir. Les terres se vendent à des prix excessivement bas et la production est énorme. Nous avons cru être utiles à nos nationaux, en vous priant de reproduire dans votre excellent journal, si dévoué aux intérêts canadiens, l'article ci-joint du *Métis* sur les récoltes de 1870. (Nous l'avons déjà publié).

Ce sera le plaidoyer le plus honnête, le plus convaincant et le moins suspect à l'appui de la cause que nous favorisons. Les remarques de l'organe français du Manitoba, à l'endroit des rares personnes qui s'en retournent pour les motifs les plus futiles le plus souvent, sont très-judicieuses. Nous les endossons en tous points, et nous associons notre voix à celle du *Métis* pour dire à nos nationaux :

" Si vous êtes fatigués du bruit de la fabrique, si votre perspective là-bas n'a " rien de souriant, si vous êtes disposés enfin à exploiter le sol et à vous livrer à " l'agriculture, venez au Manitoba."

P. H. Prince,  
O. L'Heureux,  
G. Girard,  
N. Lavallée,  
Jos. Lemaine,  
Paul Lavallée,  
N. Jutras,  
Jos. Caron,  
Jos. Armstrong,  
W. Prince,  
Noël Sicotte,  
Jos. Précourt,  
Louis Malo,  
Jos. Paront,  
E. C. Prince,  
Jos. Ranger,

A. & G. Degagnier,  
Roger Sicotte, Sr.,  
Esdras Carignan,  
Ant. Lavallée, Jr.,  
R. & F. Sicotte,  
Ant. Lavallée,  
Julien Poirier,  
Jules Poirier,  
C. Marcoux,  
Jos. Lefort,  
Ed. Marcoux,  
I. Giband,  
Louis Marciel,  
Jos. Coutu,  
C. Lanciault,  
V. L'Allier Marcheterre.

Et plusieurs autres.



*Lettre publiée dans le " Courrier Canadien " de Woonsocket, (Rhode-Island) en octobre 1876.*

TOWNSHIP LETELLIER,  
MANITOBA, 5 octobre 1876.

MONSIEUR LE RÉDACTEUR,—Grande a été notre surprise de lire dans les colonnes du "Globe" de Manchester les appréciations que M. Donat Morency a faites de la province de Manitoba, qu'il ne semble nullement connaître.

Est-ce que M. Morency a puisé ses connaissances dans ses promenades entre St.-Boniface et Winnipeg? ou bien est-ce que le pays ne lui va pas parce qu'il n'a pu trouver une place de commis, lui, qui était venu ici expressément pour cultiver?

S'il avait eu cet esprit d'observation dont sont doués les gens ordinaires, il aurait pu voir, pendant son voyage à la Baie St.-Paul, des champs qui ont produit par acre, en moyenne, la récolte suivante:

Blé 40 minots, orge 50 minots, avoine 65 minots, pois 40 minots, patates 200 minots.

Ces chiffres parlent plus éloquemment que pourrait le faire la critique déplacée de M. Morency, qui a ici des parents qui jugent le pays plus favorablement que lui, étant en état d'en parler avec connaissance de cause.

Qu'il nous soit permis, ici, M. le Rédacteur, de rectifier certaines inexactitudes trop fausses pour ne pas être démenties.

De tous ceux qui sont établis ici, pas un seul d'entre nous n'a encore dépensé huit cents piastres, et plusieurs ont des maisons de bâties, possèdent des bœufs, des vaches, ont de trente à quarante arpents de terre cassée, etc., etc. Les vivres sont très-certainement à meilleur marché que dans les Etats de l'Est, malgré que ce soit la première bonne récolte qu'il y ait eue depuis plusieurs années. La fleur de première qualité vaut trois piastres le sac, ou six piastres le quart, et sera probablement à meilleur marché sous peu.—Quoi qu'en dise M. Morency, les animaux sont très gras, et il est ridicule de dire le contraire lorsque l'on sait l'énorme quantité de foin que produit ce pays. L'eau ne manque pas sur nos townships, et nous avons en ces jours derniers, grâce à la Société de colonisation de Manitoba, une tarière qui nous permettra de percer pour en avoir une plus grande quantité, si toutefois il y avait nécessité. Le bois de chauffage de chêne se vend \$2.00 la corde sur la rivière Rouge, éloignée de deux à six milles de nos townships. Quant au bois de construction, le prix en est à peu près le même que dans les Etats de l'Est. Il n'est que juste d'ajouter que trois nouvelles cours à bois (lumber yards) devant s'ouvrir au printemps, les prix seront très-certainement réduits.

On vient de découvrir une mine de charbon de terre, qui nous assure pour l'avenir le combustible à bon marché et dont la routé d'exploitation devra nécessairement passer sur nos townships, donnant par là même une plus grande valeur à nos terres.

Le salaire des ouvriers n'est jamais moins de \$2.50 par jour et plus souvent de \$3.00. M. Morency, qui parle des maragouins, n'a certainement pas dû en souffrir à St.-Boniface, ou à Winnipeg où il a passé presque tout son temps.

L'émigrant, dit-il, est maltraité en arrivant ici? Comment le sait-il, lui qui n'a passé par aucune agence ici? Le seul agent d'émigration à qui il ait eu affaire est M. Lalime, de Worcester, qui lui a donné son billet d'émigrant et à qui il ne doit certainement pas en vouloir.

Cette assertion est aussi fausse que malveillante, puisqu'elle attaque le caractère officiel d'une classe d'employés publics qui font certainement leur devoir. Nous saisissons ici, avec plaisir, l'occasion de rendre public le témoignage de reconnaissance que nous devons à M. J.-E. Têtu, l'agent d'immigration à Dufferin. Son urbanité et son activité vis-à-vis les émigrants quelle que soit la classe ou l'origine à laquelle ils appartiennent, ne s'est jamais démentie, et Dieu sait ce qu'il faut de patience et de travail pour donner satisfaction à l'émigrant à son arrivée.

Conseil d'amis; M. Morency, votre jeune âge, votre ignorance totale du pays dont vous parlez, loin de vous donner le droit de démentir les avancés que nous avons déjà faits publiquement concernant le pays, dans les colonnes du "Travailleur" devraient vous faire garder le silence. Rappelez-vous que le pays offre de grands

avantages aux cultivateurs, la seule classe d'émigrants qu'on ait invitée, pour le moment, à venir s'établir ici ; et à l'avenir que vos appréciations générales d'un pays ne soient pas basées sur vos déceptions personnelles.

La leçon est un peu rude, mais il est nécessaire qu'elle soit ainsi donnée, afin d'empêcher d'autres de commettre la même faute que vous : celle de ne pas dire la vérité en parlant par ignorance.

Tout en vous remerciant du long espace que vous avez bien voulu nous accorder dans les colonnes de votre patriotique journal,

Nous avons l'honneur d'être,

M. le Rédacteur,

Vos humbles serviteurs,

François Mercier,  
Norbert Clément,  
Joseph Godard,  
Joseph Lépine,  
Ls. Lafrance,  
Adolphe Lacharité,

Toussaint Brault,  
Ambroise Godard,  
Alfred Duhamel,  
Joseph Fournier,  
Lucien Tremblay,  
François Ruel,  
etc., etc., etc.

---

**No. 32.****RAPPORT DE M. W.-J. BOWES, COMMIS DE LA MALLE  
Océanique.**

---

PORTLAND (MAINE), 29 janvier 1877.

MONSIEUR,—Mon travail dans l'intérêt de l'immigration durant l'année dernière a consisté à distribuer les informations fournies par votre Département, à donner des explications verbales sur les ressources, le sol, le climat et l'étendue du Canada, enfin à répondre aux questions qui nous sont très-souvent faites à bord des steamers canadiens.

J'ai aussi visité la province de Manitoba, où j'ai été frappé de la condition satisfaisante des Mennonites et des Islandais qui s'y sont établis ; et où j'ai vu avec plaisir la bienveillance et les soins que leur témoignent les employés de la ligne de vapeurs Beatty et M. Hespeler, agent d'immigration du gouvernement à Winnipeg.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. F. BOWES.

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

## No. 33.

RAPPORT DE M. SAMUEL J. GREEN, COMMIS DE LA MALLE  
Océanique.

LÉVIS, 3 février 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport annuel. Le courant de l'émigration européenne à travers l'Atlantique, pendant l'année dernière, s'est ralenti par suite de la stagnation de tous les genres d'affaires et de la diminution du besoin de bras. Cependant, honnêtement convaincu que le Canada est, en définitive, le pays où le cultivateur et le travailleur ont le plus de chances d'acquiescer de l'indépendance, j'ai eu continuellement soin d'exposer à ceux qui ont voyagé avec moi les avantages qu'il offre et de leur fournir les livres, etc., publiés par le Département pour leur instruction et leur conduite.

Je crois qu'aucun fait n'aura encore éclairé autant le peuple de la Grande-Bretagne sur la fertilité et la faculté productive du Canada, que le nouveau commerce qui vient d'être inauguré entre les deux pays, je veux parler de l'exportation de chevaux, de bêtes à cornes et de viandes que le Canada fait maintenant au delà de l'Atlantique. Les envois de viande sont un bonheur pour les ménages en Angleterre, où ils ont fait tomber le prix de cette nature d'aliment de 3 à 4 pence par livre, et où ils sont devenus un sujet sans cesse renaissant, de conversations et de questions à chaque table.

Aujourd'hui que l'Atlantique peut être traversé en une semaine, notre littoral, si je ne me trompe, pourrait établir, à l'instar de ce commerce, une exportation au moins, sinon plus active, de poisson frais, tel que saumon, morue, haddock, maquereau et hareng, sans oublier les homards et les huîtres. Tout cela a doublé, et en plusieurs cas quadruplé de prix, depuis quelques années, en Angleterre.

Espérant que je n'aurai pas, dans ces dernières observations, trop outre-passé la limite de mon devoir, et en vous assurant qu'elles ne m'ont été inspirées que par un sentiment de zèle pour la prospérité générale,

J'ai l'honneur de me souscrire,  
Votre très-obéissant serviteur,

SAMUEL J. GREEN,  
*Commis de la malle océanique.*

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

**No. 34.****RAPPORT SUR LA QUARANTAINE ÉTABLIE A HALIFAX POUR LES  
BESTIAUX.****(M. A. McFATRIDGE, INSPECTEUR.)**  

---

HALIFAX, 22 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport qu'il ne s'est produit aucune maladie épizootique, l'année dernière, dans mon district d'inspection.

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

A. McFATRIDGE,  
*Médecin-vétérinaire.*

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

---

## No. 35.

## RAPPORT DE L'AGENT-ADJOINT PRES LES ISLANDAIS SUR LA PETITE VÉROLE.

(M. S. JONASSEN.)

GIMLI, KÉWATIN, 20 janvier 1877.

MONSIEUR,—Conformément à la demande exprimée dans votre lettre du 5 décembre dernier, qui n'est arrivée ici qu'hier, j'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur l'épidémie de petite vérole qui règne dans la colonie islandaise.

A mon arrivée ici—à Gimli—le 26 octobre dernier, j'appris qu'une sorte de maladie éruptive était apparue parmi les Islandais à la rivière des Islandais, qu'il s'en était produit aussi quelques cas près de Gimli, et que dans l'un de ces cas le malade était mort. A cette époque, toutefois, personne ne paraissait avoir beaucoup d'inquiétude, l'opinion générale étant que cette affection n'avait pas le caractère variolique.

Lorsque je parvins à la rivière des Islandais, le 30 octobre, la maladie était dans la plupart des maisons, plusieurs familles se trouvant entassées dans la même, parce que les habitations n'étaient pas encore toutes construites; mais les personnes qui avaient été atteintes étaient en convalescence; une seule était morte et il n'y avait pas de nouveaux malades. Je crus que la maladie ne nous troublerait plus et je ne pris aucune mesure. Quelques jours plus tard, elle reparut, et jusqu'au 9 novembre, on eut à compter trois autres décès. Je fis immédiatement un rapport à M. Taylor, qu'un messenger alla lui porter à Gimli. Dans ce rapport, dont j'ai l'honneur de vous adresser une copie, je priais M. Taylor de nous procurer le secours de médecins, et par le même messenger, il me répondit qu'il allait le faire sans retard. A sa demande le Dr Young, de Fort-Garry, vint à Gimli le 22; et le Dr Lynch, de Winnipeg, envoyé par le capitaine Provencher pour soigner les Sauvages à Sandy-Bar, arriva à cet endroit le même jour. Le Dr Lynch arrêta chez moi, à la rivière des Islandais, le 25, en allant voir des Sauvages dans le voisinage, et nous fûmes ensemble à quelques habitations islandaises pour y visiter des malades. Il déclara que la maladie était une variole bénigne et me donna des instructions sur le traitement convenable à suivre, mais il n'avait pas de médicaments et il repartit le même jour. D'autres décès avaient eu lieu avant son arrivée.

Vers le temps où l'épidémie prenait un caractère si sérieux à la rivière des Islandais, elle éclata dans toute sa violence à Gimli; le médecin, mandé par M. Taylor, arriva quelques jours après, et avant la fin du mois, Gimli avait un hôpital, sur lequel M. Taylor vous a adressé un rapport détaillé. Le rapide accroissement de la maladie fut occasionné en partie par le froid qui prit vers la même époque, et qui avait forcé les gens à s'entasser encore plus qu'auparavant dans les maisons, dont plusieurs n'étaient que de petites habitations provisoires, dressées en attendant qu'on en eût de meilleures.

M. Taylor avait un peu de vieux vaccin, qui fut essayé à Gimli, mais ne prit sur aucune des personnes soumises à son effet; et que, de mon côté, j'essayai sur plusieurs personnes à la Grande-Ile sans plus de résultats. J'écrivis plusieurs fois à M. Taylor pour lui demander de bon vaccin; ni lui ni les médecins, malgré leurs efforts, n'ont pu s'en procurer. Cela est très-regrettable, car la plus grande partie de la colonie aurait été préservée de l'épidémie, si l'on avait eu du vaccin vers la mi-novembre; et même encore dans les derniers jours de décembre la vaccination aurait été d'un grand secours.

L'épidémie s'est maintenant répandue dans toutes les parties de la colonie; douze maisons seulement y ont entièrement échappé sur la terre ferme; mais, sur la Grande-Ile, grâce aux précautions prises par les colons, elle a été localisée dans deux maisons, où elle s'est déclarée le même jour, il y a plus d'un mois, après l'arrivée d'un homme qui venait de Gimli, déjà infecté à cette époque. Elle a été introduite, cependant, dans une troisième maison par un Métis servant de guide à l'un des médecins qui ont visité l'île au commencement de décembre.

Les gens de l'île ont employé le pétrole comme préservatif contre la contagion, et attribuent à ce moyen plus qu'à toute autre chose, le fait qu'elle ne s'est pas propagée; que le pétrole ait eu ou non cette influence préservatrice, c'est une question que je laisse à décider aux médecins. On a fait usage, dernièrement, de cette huile dans d'autres localités de la colonie; et les personnes qui l'ont expérimentée prétendent qu'elle a effectivement opéré des guérisons dans des cas de variole maligne.

La maladie paraît être plus légère sur les premiers colons que sur les nouveaux venus; il est mort moins de ceux-là. La mortalité a été grande dans la colonie, surtout chez les enfants et les jeunes gens. Je prépare une liste des décès causés par la petite vérole; dès qu'elle sera complète, je l'enverrai au Département.

L'épidémie est maintenant éteinte à Gimli et à la rivière des Islandais; mais elle continue de sévir à l'extrême sud de la colonie et entre la rivière Drunken et Sandy-Bar. J'espère qu'elle ne tardera pas à cesser entièrement, ayant parcouru tout l'établissement de la terre ferme. Je crois pouvoir assurer que la moitié de la population a été atteinte; toutefois, dans beaucoup de cas, la maladie n'a pas dépassé les symptômes préliminaires.

Durant cette terrible calamité, les colons ont montré une remarquable constance, que des personnes, ne connaissant pas la disposition naturelle de leur esprit et ne comprenant pas leur langue, qualifient d'indifférence.

Il est certain que les individus qui ont été convenablement vaccinés depuis cinq ou sept ans, ont échappé à la maladie. Cela prouve que la cause première de l'épidémie parmi les Islandais doit être cherchée en Islande, où, ces années dernières, les autorités chargées de tenir la main à ce que chaque habitant du pays soit vacciné tous les cinq ans, ont presque complètement négligé leur devoir.

Il m'a été impossible de constater comment la maladie s'est introduite dans la colonie. Quand je suis arrivé, on assurait qu'elle avait été apportée par un jeune garçon, qui avait fait partie de la première troupe d'immigrants; il avait été laissé en arrière à la Pointe-Lévi avec sa famille, au départ, et étant tombé malade là-bas, au dépôt des immigrants, il avait été envoyé à l'hôpital, puis expédié, avec la dernière troupe d'Islandais, à Winnipeg, où il était arrivé, le 10 septembre, ayant sur le visage et sur les mains des marques de petite vérole. Mais, après m'être enquis des choses, j'ai constaté que la maladie avait fait son apparition quelque temps avant l'arrivée de ce jeune garçon dans la colonie, à la rivière des Islandais, où ses parents étaient établis,—vers le commencement de septembre. Personne, d'ailleurs, dans la troupe avec laquelle il était venu de Québec et qui s'était arrêtée à Gimli, n'avait contracté la maladie dans le voyage. La petite vérole a été apportée de la rivière des Islandais à Gimli, au commencement d'octobre, par une femme qui en est morte peu après son arrivée ici. Le premier cas de cette maladie ne s'est pas produit dans la famille à laquelle appartenait le jeune garçon, et l'homme qui l'a contractée le premier n'avait point eu de relations avec cette famille.

Comme les immigrants ont été près d'un mois en route pour venir de Québec à Gimli, et que la maladie ne s'est manifestée que plusieurs jours après leur arrivée, il semble presque impossible qu'ils l'aient contractée dans la province de Québec.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

SIGTR. JONASSEN,

*Agent-adjoint.*

A. M. JOHN LOWE,  
Secrétaire, Département de l'agriculture,  
Ottawa.

RIVIÈRE DES ISLANDAIS, 9 novembre 1877.

CHER MONSIEUR,—J'ai le triste devoir de vous informer que la maladie qui s'est déclarée, comme vous le savez, parmi les Islandais établis sur les bords de cette rivière et parmi les Sauvages de Sandy-Bar, avant mon arrivée ici, prend un caractère beaucoup plus grave que celui qu'elle avait d'abord, et commence à alarmer les colons.

Lorsq je je suis venu ici, la maladie avait fait son apparition dans presque chaque maison, et ceux qui l'avaient prise étaient tous en convalescence sans que d'autres l'eussent contractée d'eux ; mais, il y a environ une semaine, elle a paru renaître et et plusieurs personnes qui n'en avaient pas encore été atteintes sont tombées malades ; trois d'entre elles sont mortes depuis quatre jours. En ce moment, il n'y a pas moins de quinze personnes sérieusement attaquées de cette maladie, et je crains bien qu'elle n'en emporte quelques-unes. Avant mon arrivée, il n'était encore mort qu'un Islandais dans cet endroit-ci, mais trois Sauvages étaient morts à Sandy-Bar. La maladie vient de reparaitre aussi au milieu des Sauvages, parmi lesquels elle a fait trois victimes ici et quatre à Sandy-Bar depuis quatre jours ; et il y en a actuellement plusieurs de malades. J'attribue cette recrudescence et le caractère fatal de la maladie au froid que nous avons eu il y a quelques jours ; les familles n'ayant pas encore achevé leurs maisons et un petit nombre seulement ayant des poêles, elles se sont trouvées dans la nécessité de s'entasser plusieurs ensemble. Mais, quelle que soit la cause, le fait que l'on compte déjà plusieurs décès et qu'il y a en ce moment beaucoup de personnes sérieusement malades, me paraît si grave que je dois sans retard recourir à vous.

Je vous envoie donc un messenger avec cette lettre, qui vous informera de l'état des choses, espérant que vous pourrez trouver le moyen d'obtenir le secours de médecins pour les malades, jusqu'à présent entièrement privés de toute assistance médicale.

Je crois qu'il est nécessaire de faire venir un médecin expérimenté du Manitoba pour qu'il examine quelques-uns des malades, prescrive le traitement à appliquer et fournisse les médicaments ; car les Islandais, si c'est la petite vérole, ignorent absolument ce qu'il faut faire, cette maladie n'existant pas en Islande. Cela est d'autant plus nécessaire que nous pouvons nous attendre à la voir se propager avec une intensité croissante, parce que les gens en ignorent la nature contagieuse et par suite n'ont pris dans leurs rapports aucune sorte de précaution. En outre, si elle ne s'est pas encore répandue hors de ces localités, il importe d'en reconnaître le caractère pour établir les règles et restrictions convenables en vue d'en arrêter les progrès.

Je n'ai encore vacciné personne ici, de crainte que l'inoculation ne fût nuisible aux personnes qui seraient déjà infectées ; mais j'ai envoyé le vaccin à l'île où la maladie ne s'est pas encore déclarée, avec l'avis d'en faire immédiatement usage.

En terminant, je vous décrirai les principaux symptômes de la maladie.

Elle débute par des maux de tête et une fièvre, qui dure environ deux jours avant qu'il se manifeste aucun signe d'enflure. Alors la face se tuméfie, et bientôt après apparaissent, sur le visage et sur les bras, des taches rouges, qui se répandent ensuite rapidement sur le reste du corps. Ces taches ne tardent pas à se convertir en pustules, quelquefois très-rapprochées, qui font éruption et rendent une matière jaunâtre. Les yeux sont souvent très-affectés et extrêmement douloureux. Quelquefois l'intérieur de la gorge enfle au point que la respiration devient très-difficile et la voix inintelligible.

J'espère que vous voudrez bien prendre immédiatement des mesures pour faire venir des médecins à notre secours.

Je suis, cher monsieur,

Votre dévoué serviteur,

SIGTR. JONASSEN,

*Agent-adjoint.*

A monsieur

JOHN TAYLOR,

Agent près les Islandais, à Gimli.



---

**No. 36.****RAPPORT DE M. A. WALMSLEY, COMMIS DES MALLES ANGLAISES.**

HALIFAX, 6 février 1877.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions que j'ai reçues du Département de l'agriculture, j'ai remis, pendant l'été dernier, aux commis de la malle sur les paquebots de la ligne Allan, des approvisionnements de brochures pour l'information des immigrants se rendant au Canada ; ce que je continue de faire encore actuellement ; j'ai de plus fourni les renseignements dont les émigrants avaient besoin sur le chemin de fer.

Maintenant que Halifax est devenu le port d'hiver d'où s'expédient les malles, j'espère être en mesure de rendre plus de services au Département, l'hiver prochain, car je crois que beaucoup d'émigrants débarqueront ici pour se rendre par la voie de l'Intercolonial dans l'intérieur du Canada, afin d'éviter le voyage par mer à Portland.

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

A. WALMSLEY,  
*Commis des malles anglaises.*

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

## No. 37.

## RAPPORT DE L'AGENT DE LONDRES.

(M. F.-J. DORE.)

BUREAUX DU GOUVERNEMENT CANADIEN,  
31 QUEEN VICTORIA STREET, LONDRES, E. C.,  
1er janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser un rapport pour l'année 1876 sur les opérations de l'agence de Londres dont j'ai été chargé.

Le 21 janvier dernier, je reçus instruction de me rendre en Angleterre pour prendre la direction de l'agence de Londres, qui se trouvait sans chef par suite de la démission de l'agent général M. E. Jenkins, M. P.

Je partis en conséquence d'Ottawa le 22 janvier, et j'arrivai à Londres le 3 février au soir.

Le lendemain, les livres et papiers de l'agence me furent remis par M. Adams, conformément aux ordres de M. Jenkins, et je pris officiellement possession du bureau.

Les fonds appartenant au gouvernement que M. Jenkins avait entre les mains furent ensuite passés à mon crédit.

Le personnel des employés sous l'ex-agent général était comme suit :

M. Adams, aux appointements de \$1,200 par année, avec une allocation de \$1,460, faisant en tout £546 16s 4d ou \$2,660.

M. Brodie, aux appointements de £480.

M. Sinclair, aux appointements de £104 ou \$2 par semaine.

M. Cook do do do

M. Millar do do do

M. Jourdain, aux appointements de £250.

M. Dixon, aux appointements de £123 5s.

M. Francklyn, aux appointements de £120.

Le bureau avait aussi pour son service :

Thomas Egginton, commissionnaire, à 21s. par semaine.

William Fidler, gardien, à 10s. par semaine.

A. Pollard, concierge.

Conformément à l'ordre rendu en Conseil pour la réorganisation du bureau et la diminution du personnel, MM. Adams, Brodie, Sinclair, Cook, Francklyn et Millar furent remerciés. Une gratification *pro rata* leur fut accordée, suivant la pratique suivie pour le service civil du Canada, dans les cas semblables. Je restai donc avec le personnel suivant :

MM. Jourdain et Dixon ; Thomas Eddington (commissionnaire).

Le 23 mars, M. Daveney, qui faisait la fonction d'agent spécial dans le district de Leamington, et M. J.-S. Talbot, agent spécial à Cork, furent appelés à des fonctions de commis dans le bureau de Londres ; plus tard, M. Franklyn fut aussi réintégré et chargé d'agir comme commis des agents provinciaux. Je nommai M. Jourdain premier commis et comptable ; M. Daveney, préposé aux warrants de passage et à l'embarquement ; M. Talbot, commis général, et M. Dixon, bibliothécaire.

Il n'a pas été fait d'autres nominations depuis, et M. Fidler, dont les services n'ont plus été nécessaires après le déménagement du bureau dans la cité, a aussi été congédié.

L'ordre en conseil pour la réorganisation voulait aussi qu'il fût fait une réduction dans le nombre des agents spéciaux et des agents voyageurs. En conséquence, les services de M. H. J. Richards, agent des îles de la Manche, et ceux de M. Murdoch, agent à Glasgow, n'ont pas été retenus. Le personnel actuel des agents spéciaux rétribués est comme suit :

## DANS LE ROYAUME-UNI.

John Dyke.....	Agent stationné à Liverpool.
G. R. Kingsmill .....	Agent voyageur.
Thos. Potts.....	do do
S. Capper.....	Lecteur.
Thos. Graham.....	Agent voyageur.
H. J. Larkin .....	Agent stationné à Dublin.
C. Foy .....	do Belfast.
J. Murphy .....	do Limerick.
A. J. Nicholson.....	{ Agent voyageur pour les Hébrides, main- tenant stationné à Glasgow.

## A L'ÉTRANGER.

P. DeCazes .....	à Paris.
J. E. Klotz.....	à Hambourg.
E. Von Kerber.....	en Suisse.
W. C. Krieger.....	en Islande.

Le plus tôt possible après mon arrivée, je me suis occupé des moyens mis à la disposition du bureau pour faire de la propagande parmi les classes les plus propres à nous fournir le genre d'émigration qui nous convient. Ces moyens sont les suivants :

- (a) La circulation de livrets et brochures.
- (b) Les annonces faisant connaître les offres de secours, la demande de main-d'œuvre, les terres à coloniser, les routes, etc.
- (c) Les lectures ou conférences données par les agents dans les districts agricoles.

Pour ce qui est des brochures, j'ai constaté qu'il fallait en faire réimprimer de nouvelles, celles qui restent en la possession du bureau étant détériorées par l'usage.

Les brochures publiées ci-devant avaient surtout en vue l'émigration agricole et industrielle généralement. La brochure principale, à couverture jaune, et la brochure à couverture blanche n'ont pu me servir, le prix de passage et le bonus d'Ontario, annoncés dans ces brochures, ayant été, l'un changé et l'autre retiré. Ces deux brochures n'ont pas été distribuées par les agents de la ligne Allan, à cause du bas prix de passage de £2 5sh, dont elles font mention.

Ayant reçu instruction d'empêcher autant que possible, pendant la présente crise commerciale et industrielle, l'émigration d'ouvriers et d'artisans, et de me borner à agir auprès des petits capitalistes, des fermiers à bail et des ouvriers agricoles, j'ai fait imprimer un avis sous forme de feuille volante, dans lequel je m'adresse, en leur offrant des renseignements pratiques, à ces dernières catégories d'émigrants. Une brochure technique, propre à être répandue parmi les cultivateurs, et un manuel, où j'ai rassemblé tous les renseignements les plus récents que j'aie pu me procurer sur le pays et sur ses ressources, ont été préparés par mes soins, et l'impression en est soumise à l'approbation du Département.

Pendant l'exposition de bestiaux qui a eu lieu à Londres dans le cours de l'hiver, j'ai fait imprimer et répandre une brochure sur l'élevé des bestiaux et sur la propagation des bestiaux de pure race en Canada.

Le succès qu'a eu cette publication et le grand nombre de questions qu'elle a provoquées de la part de capitalistes, m'ont engagé à la faire réimprimer pour l'usage des agents. La seconde édition a été revue et augmentée, et est destinée à être répandue dans les divers districts.

Les fermiers à bail sont dans une grande ignorance au sujet du Canada, et il est indispensable de leur fournir un bon manuel sur le pays.

Les gouvernements de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie nous ont devancés sous ce rapport ; ils ont fait préparer d'excellents manuels, qui s'adressent particulièrement aux classes instruites et aisées, et qui se vendent pour à peu près la moitié du prix de revient.

Mes renseignements m'apprennent que ces publications ont eu les meilleurs résultats, qu'elles ont engagé à émigrer bon nombre de jeunes gens ayant des capitaux, et qu'elles se sont vendues à un très-grand nombre d'exemplaires.

Dans la prévision que nous aurons bientôt un manuel de ce genre sur le Canada, j'ai pris des arrangements avantageux avec MM. W. H. Smith et fils, qui ont des étalages de livres sur presque toutes les lignes de chemins de fer en Angleterre, pour qu'ils se chargent d'un certain nombre de nos brochures et les répandent parmi leurs clients.

J'ai aussi passé un marché avec la même maison, par lequel elle s'engage à distribuer nos brochures à tous ceux qui en demanderont, à ses dépôts de livres sur les lignes de chemins de fer. C'est là un excellent moyen d'aider à la diffusion des renseignements que le personnel de ce bureau a pour mission de disséminer. Pour ce qui est des brochures et des feuilles volantes, il vaudrait mieux que ces impressions se fissent de temps en temps, à un petit tirage, afin de contenir les renseignements les plus récents.

Je fais actuellement distribuer des cartes géographiques du Canada dans les écoles des districts ruraux. Jusqu'à présent, un petit nombre seulement de ces écoles ont eu des cartes du Canada distinctes de celles des Etats-Unis.

Par suite des mauvaises saisons et du bas prix du blé, les trois ou quatre dernières années ont été désastreuses pour les fermiers à bail d'Angleterre et d'Ecosse. Il ne s'est donc jamais présenté une meilleure occasion de leur faire comprendre que, dans le Canada, colonie anglaise, ils peuvent placer très-avantageusement leurs capitaux, et acquérir une ferme en pleine propriété pour la somme qu'ils paient ici comme rente annuelle. Je crois qu'en prenant les moyens convenables, nous obtiendrons une forte émigration de cette précieuse catégorie de colons. J'ai cessé les nombreuses publications d'annonces dans les journaux de province, les résultats ne répondant point à la dépense ; mais j'ai fait imprimer des placards propres à attirer l'attention, et qui vont être affichés sur des tableaux, aux marchés et aux gares des villes, dans les districts dont on peut surtout attendre une émigration de fermiers.

La presse en Angleterre n'est pas animée envers le Canada d'un esprit bien amical ; mais je crois que l'hostilité montrée par certains journaux à l'endroit du Canada vient de l'ignorance plutôt que de toute autre cause.

J'ai cherché, en faisant la connaissance des principaux journalistes de Londres, à faire disparaître quelques-uns des obstacles qui nous empêchent d'être appréciés avec justice, et j'ai réussi en cela dans une certaine mesure. J'ai prié ces messieurs de vouloir s'adresser à ce bureau toutes les fois qu'ils auront besoin de renseignements sur le Canada, et j'ai mis notre bibliothèque à leur disposition.

Je pense qu'il nous serait avantageux d'avoir accès aux colonnes d'un journal qui ne serait point ouvertement reconnu comme organe officieux du Canada. Je pourrais faire reproduire des citations d'un tel journal dans les principaux journaux quotidiens et les principales publications hebdomadaires, alors qu'il me serait impossible d'inspirer leurs propres écrits.

Le *Canadian News* nous a été de peu d'utilité ; sa circulation était très-restreinte et son influence nulle. Il a cessé de paraître depuis quelques mois, et nous sommes sans organe de publicité pour contredire les fausses notions qui se débitent dans la presse sur le Canada et pour défendre sa cause.

La bibliothèque attachée à ce bureau, et qui sert de cabinet de lecture et de lieu de rendez-vous pour les Canadiens de passage à Londres, est très-incomplète. Elle manque des livres de consultation les plus utiles, et j'ai recommandé l'affectation d'une somme modérée pour l'achat de tels livres. L'année dernière, 508 Canadiens ont inscrit leurs noms sur le registre des visiteurs. Bon nombre ont fréquenté la bibliothèque tous les jours pendant le temps de leur séjour à Londres. Le chiffre donné est loin de représenter le nombre réel des Canadiens qui ont visité le bureau, car beaucoup omettent d'inscrire leurs noms sur le registre.

Quant à la propagande au moyen de lectures et de meetings, je dirai que le Dr Lachlin Taylor, MM. Graham, Poits, Kingsmill et Capper ont tenu des réunions publiques et donné des lectures avec quelque succès dans différentes parties du royaume.

Ce moyen de propagande réussit très-bien sur les lieux même, pendant les grèves et les différends sur la question des salaires entre patrons et ouvriers. Au mois de septembre dernier, le bureau a été transféré de lieu. L'administration des travaux publics ayant fait savoir qu'elle avait besoin pour cause d'utilité publique de l'emplacement de l'édifice dans lequel se trouvait alors le bureau, j'ai aussitôt pris des mesures pour me procurer un local convenable.

Je trouvai des chambres dans la cité au No. 31, Queen Victoria Street, près de la Mansion House et de la Banque d'Angleterre. L'endroit convient très-bien, et j'ai loué les chambres avec votre permission. J'ai pu réaliser sur le loyer une économie considérable. Les bureaux sur King Street, Westminster, étaient loués au prix de £1,200, et le bureau actuel est loué au prix de £700, ce qui fait une diminution de £500 par année. Les agents provinciaux ont de bons bureaux. L'étage supérieur est actuellement inoccupé. Des agents d'immeubles ont estimé à £200 le loyer annuel de l'étage inoccupé. Je suis à prendre des mesures pour trouver un locataire valable. Si je loue cet étage, le loyer du bureau se trouvera réduit à £500 par année.

Le bureau est bien plus commodément situé dans la cité, sous tous les rapports, qu'il ne l'était dans le quartier Westminster. Il est à proximité des banques, des agents du commerce maritime, des bureaux de la compagnie du câble transatlantique et des centres d'affaires. L'importance d'une situation avantageuse dans la cité se démontre par le fait que j'ai reçu ici un bien plus grand nombre de demandes de renseignements qu'à Westminster, qui se trouve être une partie éloignée de la ville pour la majorité de ceux avec qui je suis en relations d'affaires. Depuis mon installation dans la cité, la bibliothèque a aussi été bien plus fréquentée par des écrivains, des hommes de profession et autres qui désiraient se renseigner sur le Canada.

Je vais vous donner maintenant un résumé succinct des rapports des divers agents qui ont opéré sous ma direction.

Le rapport de M. John Dyke, agent à Liverpool, constate que des émigrés des comtés de l'est et du sud de l'Angleterre partis en 1874-75, ont fait parvenir à leurs parents et amis des nouvelles encourageantes; mais le prix élevé des passages a empêché ceux-ci d'aller les rejoindre. Les passages gratuits offerts par les colonies australiennes ont attiré bien des colons, qui sans cela seraient allés au Canada.

M. Dyke s'exprime très-favorablement sur les Islandais qui ont pris la route du Canada cette année.

Il donne un état du nombre et de la nationalité des émigrants embarqués à Liverpool pendant l'année. La diminution par rapport à l'émigration de l'an dernier a été 23,668 individus.

Il croit que la création d'un commerce de bétail vivant et de viandes abattues, exportés du Canada sur les marchés anglais aura un bon effet au point de vue de l'émigration, et il insiste sur les développements qu'il importe de donner à ce commerce naissant. Cet agent a publié sur ce sujet une série de lettres intéressantes dans les journaux anglais et canadiens. Les autorités impériales prennent des moyens pour s'assurer si les chevaux canadiens ont les qualités voulues pour le service de l'armée. Les principaux marchands de chevaux de Londres font des achats de chevaux canadiens. M. Dyke parle aussi de l'importance que les fermiers canadiens doivent mettre à améliorer la race chevaline du pays, et signale certaines branches de commerce auxquelles ils peuvent se livrer avec profit, comme par exemple, le commerce des œufs, du foin, du lait condensé et des objets fabriqués en bois. Tous les objets exportés devraient être revêtus d'une étiquette portant en lettres apparentes le mot: "Canada." Il pense qu'il serait très-utile de publier des listes des fermes à vendre en Canada, et qu'il faut réduire le prix du passage, si l'on veut que les ouvriers agricoles prennent la voie du Canada.

M. George Kingsmill, agent voyageur, rend compte de ses opérations dans les comtés du centre. Il s'est mis en rapport avec la Ligue ouvrière de Lincoln. Il y a

eu comparativement peu d'émigrants, à cause du mauvais état des affaires en Canada ; mais lorsque la demande de bras deviendra plus active en Canada, on peut s'attendre à un fort courant d'émigration. Il a préparé sur le Canada une brochure qui est destinée à être répandue parmi les fermiers et autres. Il dit que le Canada commence à être mieux connu. Il recommande de mettre le mot "Canada" sur tous les objets qui viennent du pays.

M. Thomas Potts est d'avis que l'émigration sera meilleure l'année prochaine. L'élévation du prix de passage par les compagnies de steamers et la suppression du bonus d'Ontario ont empêché un grand nombre de personnes de partir pour le Canada.

Il se plaint que les brochures remises aux agents de steamers n'étaient pas bien distribuées. Il a lui-même fait la distribution de six à huit mille brochures.

L'importation de bestiaux canadiens produit un très-bon effet. Il aurait pu expédier nombre d'ouvriers agricoles aux mêmes prix que les années passées. M. Thomas Grahame, agent à Carlisle, insiste sur l'utilité d'être informé dès l'automne du programme de l'année suivante, sous le rapport des secours à donner, etc.

Il demande qu'il soit publié chaque année des listes de fermes à vendre en Canada. Il recommande, comme chose désirable, l'adoption d'un plan, pour l'établissement par groupes des colons qui viennent du même lieu.

Il parle des fermiers à bail, et dit que la crise commerciale qui sévit en Canada a détourné les gens de son district d'y émigrer.

M. Samuel Capper, lecteur, a reçu 1,600 lettres, auxquelles il a répondu. Près de 4,000 personnes se sont adressées à lui. Il s'est borné à rechercher des fermiers, des ouvriers agricoles et des servantes. Il a envoyé plusieurs fermiers visiter le Manitoba, et plusieurs familles de fermiers à Missisquoi, dans la province de Québec. Tous ont bien réussi. Il n'a pas donné d'assistance dans ces cas-là. Les garçons de ferme et les servantes ont trouvé à bien se placer. Il a donné plus de 200 lectures, et distribué près de 30,000 brochures. Dans plusieurs cas, il a fait placer des capitaux en Canada. La Nouvelle-Zélande fait des offres plus avantageuses aux émigrants pauvres, en leur donnant un passage gratuit.

M. H.-J. Larkin, agent à Dublin, rend compte de ses opérations dans cette ville pendant l'année dernière ; il parle des avantages offerts par l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Il suggère que l'on fasse publier pour les agents des Registres de terres, sous forme de listes, donnant l'indication des fermes et des terres mises en vente en Canada.

M. Charles Foy, agent à Belfast, dit que la Nouvelle-Zélande a accaparé presque tous les émigrants en 1876. Le coût par adulte supporté par la colonie est de £20. Il recommande l'allotissement d'un ou deux bons cantons pour les émigrants du nord de l'Irlande ; il parle du manque de récolte, de la maladie de la pomme de terre et de la misère qui règne dans son district. L'importation de bestiaux et de viandes du Canada produit une bonne impression. Il recommande Belfast comme un excellent marché pour les chevaux et bestiaux. Il voudrait avoir à son bureau des échantillons d'objets fabriqués en Canada, principalement des échantillons de haches. M. J. Murphy, agent à Limerick, a distribué grand nombre de circulaires et brochures. Il dit que les fermiers et le clergé sont opposés à l'émigration, parce qu'elle tend à faire hausser les salaires ; il est impossible d'engager les petits fermiers à émigrer.

M. Angus Nicholson, agent à Glasgow, constate que le nombre des émigrants partis d'Écosse a été moindre que les années précédentes, à cause des offres attrayantes de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie. Il s'est mis en communication avec des propriétaires des Highlands, portés à encourager l'émigration. Il transmet des lettres d'agents de la province de Québec, qui se déclarent satisfaits de la classe d'émigrants venus des Highlands.

M. Paul DeCazes, agent à Paris, constate que l'émigration de France pendant l'année a été insignifiante, pour les raisons données dans son rapport de l'année dernière. La continuation de la crise commerciale en Canada l'a empêché d'y envoyer des gens sans ressources. Il recommande fortement que le Canada soit convenablement représenté à l'Exposition de 1878, et il pense que l'émigration reprendra activement, dès que les temps deviendront meilleurs.

M. Gustave Bossange, à Paris, parle de ses opérations en France pendant l'année. Vu la crise qui règne en Canada, il a cru devoir se borner à répandre des brochures, en attendant des temps plus propices. Il donne un tableau de l'émigration de l'année; les émigrants auraient emporté avec eux au Canada environ \$20,000 en argent.

Madame Elise Von Koerber, qui s'occupe d'organiser en Suisse une émigration de femmes, renvoie à son rapport de mars dernier, et parle de ses démarches en Canada et en Suisse.

M. J. E. Klotz, agent à Hambourg, rend compte du passage des Mennonites pour le Manitoba. Il donne le nombre des familles et des personnes, fait connaître l'assistance fournie à ces émigrants et la somme en argent qu'ils ont emportée avec eux. Il dit que l'émigration allemande diminue, à cause de la stagnation du commerce et de la rigueur des lois prohibitives. Il faut que le Canada donne une aide plus libérale, s'il veut maintenir sa concurrence avec les autres pays. M. W.-C. Krieger, agent islandais, donne le détail de ses opérations en Islande. Il a lui-même expédié 1,200 émigrants. Il s'est ensuite rendu à Ottawa, et de là au Manitoba, où il a trouvé la colonie dans des conditions favorables. Il est revenu en Angleterre et est retourné en Islande, où il a pris des arrangements pour la saison prochaine. Il craint que les rapports sur l'apparition de la petite vérole parmi les colons islandais au Manitoba n'ait une influence fâcheuse sur les opérations futures.

Vous verrez par l'état du Bureau du commerce ci-annexé que l'émigration au Canada a subi une diminution considérable cette année. Le total de l'émigration n'a été que de 12,323 individus, ce qui constitue une diminution de 4,816 individus, et une décroissance de 28 pour cent par comparaison avec 1875. Ce ralentissement doit être attribué, comme je l'ai dit ailleurs, à la crise commerciale qui sévit en Canada et à la suppression du bonus ci-devant accordé par la province d'Ontario. Un fait digne de remarque, c'est que l'émigration aux Etats-Unis a subi cette année, par comparaison avec 1875, une semblable diminution, savoir 28½ pour cent.

Bien que l'émigration ait été moindre, le travail du bureau a cependant notablement augmenté.

La correspondance va s'étendant de jour en jour. Nos registres constatent 4,087 lettres reçues, et 4,637 lettres manuscrites expédiées pendant l'année.

Nombre de personnes viennent prendre des renseignements au bureau, et je passe une bonne partie de mon temps à répondre à leurs questions. J'ai copieusement distribué aux agents stationnés en Angleterre et sur le continent les imprimés mis à ma disposition, et j'ai aussi fourni aux agents des lignes de steamers les brochures et affiches dont ils ont eu besoin.

La dépense du bureau se répartit sous les chefs suivants :

Salaires, loyer, taxes, frais de poste, impressions, fournitures de bureau, annonces, télégrammes et dépêches par le câble, frais de route, publications, articles d'ameublement et déménagement, fret et voiturage, entretien, voitures de cochers et transports par chemins de fer, dépenses imprévues, billets de passage, commission aux agents de paquebots, salaires et frais des agents voyageurs.

Après cet exposé des choses qui regardent plus particulièrement l'économie et le fonctionnement du bureau de Londres, je me propose de jeter un coup d'œil sur nos opérations de l'année dernière, et d'examiner brièvement quelles peuvent être nos chances de succès pour l'avenir, tant en Angleterre que sur le continent.

#### ÉMIGRATION D'ANGLETERRE.

L'émigration des ouvriers agricoles a subi un temps d'arrêt, à cause de l'augmentation du prix des traversées océaniques et aussi à cause de la suppression du bonus qu'accordait la province d'Ontario.

En adoptant des mesures libérales, nous pourrions néanmoins en tout temps, avec la coopération des unions ouvrières, recruter largement dans les classes agricoles. Les salaires des ouvriers de ferme ont haussé considérablement en Angleterre depuis quelques années; mais les choses nécessaires à la consommation ont également

enchéri, ce qui est particulièrement le cas pour la viande, article qui se voit rarement sur la table du travailleur agricole. La langueur actuelle du commerce et des industries en Canada rendait inopportun l'envoi d'hommes exerçant des métiers, et, comme je l'ai déjà dit, j'ai fortement déconseillé toute émigration de cette catégorie pour le présent.

Les servantes de maison étant toujours fort recherchées en Canada, j'ai tâché d'en engager un certain nombre à s'y rendre ; mais il faut leur offrir le passage gratuit et les assurer d'avance d'une bonne place à leur arrivée, parce qu'en Angleterre le nombre des servantes ne suffit déjà plus pour les besoins, et que les gages y sont aussi élevés qu'au Canada. Dans ce dernier pays néanmoins elles ont plus de liberté et sont plus considérées. La classe des fermiers ayant des capitaux, dont je m'occupe actuellement, est et sera pendant longtemps la classe la plus utile d'où l'on puisse tirer notre émigration, et je suis heureux de pouvoir constater ici le désir très-répandu chez les cultivateurs de se renseigner avec soin sur le Canada, et sur les chances de succès qu'y présente l'agriculture. Les pères de famille ayant des garçons qu'ils n'ont pas le moyen d'établir sur des fermes en Angleterre, mais auxquels ils peuvent procurer un bon commencement d'établissement en Canada, sont surtout ceux qui viennent demander des informations. Je puis dire ici avec satisfaction que, comme résultat des renseignements qu'ils ont obtenus à ce bureau et des entretiens qu'ils ont eus avec moi, plusieurs messieurs de bonne position et de moyens ont pris la résolution de passer en Canada au printemps. Je recommande particulièrement ces émigrants à vos soins, et je suis sûr que le Département leur donnera tout l'encouragement et toute l'assistance possibles.

#### EMIGRATION GALLOISE.

La province d'Ontario ayant supprimé son bonus, et la Nouvelle-Zélande offrant un passage gratuit, il serait inutile de faire de grandes dépenses pour recruter des émigrants dans le pays de Galles. Je continue à faire répandre des brochures en langue galloise ; nos agents donnent des lectures dans les chefs-lieux, afin de faire pénétrer dans les populations rurales la connaissance du Canada, et aussi pour nous mettre en état de pouvoir profiter plus tard des mesures libérales que le gouvernement croirait à propos d'adopter.

J'ai aussi fait distribuer quelques centaines de placards en langue galloise dans les districts visités par nos agents. Naguère, l'émigration galloise se portait principalement aux Etats-Unis. Depuis peu, elle se porte, dans une certaine proportion, à la colonie de Queensland, grâce à la propagande active d'agents employés et libéralement soutenus par le gouvernement de cette colonie. Outre les travailleurs agricoles il y a dans le pays de Galles deux classes dont on peut tirer d'utiles émigrants : les petits fermiers à bail et les ouvriers des mines de houille et des carrières. Actuellement, les fermiers souffrent de mauvaises récoltes successives et du haut prix des rentes foncières ; les houilleurs et les carriers se sont fréquemment mis en grève contre les réductions opérées sur les prix excessifs que les salaires avaient atteints il y a trois ans. Bon nombre de ces ouvriers sont venus de la campagne il y a trois ou quatre ans s'engager pour les travaux des mines et des carrières, et ils feraient de bons colons.

#### • Unions agricoles.

En rapport avec l'émigration anglaise et galloise, je dirai qu'il a existé treize ou quatorze organisations de travailleurs agricoles en Angleterre et dans le pays de Galles ; mais dernièrement plusieurs de celles qui étaient de moindre importance ont cessé d'exister ou se sont fondues dans les organisations principales. Ces unions, à l'exception de quatre, n'ont cependant qu'une importance locale.

1. L'Union nationale des travailleurs agricoles a son siège à Leamington, dans le Warwickshire. Le nombre de ses membres a varié. Pendant un temps, elle a compté plus de 70,000 membres, mais est tombée ensuite à 20,000, par suite de divergences



d'opinions entre ses officiers. Elle peut avoir aujourd'hui environ 40,000 membres, qui appartiennent principalement aux comtés de l'est, du centre et du sud. M. Joseph Arch en est le président, et M. Robert Collier a remplacé M. Henry Taylor comme secrétaire.

2. L'Union nationale des ouvriers de ferme est une branche de la précédente. Elle a aussi son siège à Leamington. Le révérend M. Lake en est le secrétaire et M. E.-J.-M. Vincent, éditeur de l'*Union Chronicle*, en est le trésorier. Elle compte trois à quatre cents membres et combat énergiquement l'émigration.

3. La Ligue ouvrière de Lincoln exerce surtout son influence dans le Lincolnshire ; elle a aussi des branches dans le Norfolk, le Suffolk, le Wiltshire, l'Yorkshire et le Nottinghamshire. Son siège est à Boston, dans le Lincolnshire. De même que la "Nationale," cette union a passé par de grandes fluctuations dans le nombre de ses membres, par suite de divisions dans son sein. On dit qu'elle a compté 20,000 membres, mais aujourd'hui ce chiffre est réduit à 5,000 ou 6,000 membres payants. Le principal fonctionnaire est M. Wm Banks, qui en est le secrétaire.

4. L'Union des travailleurs de Kent et Sussex est limitée à ces deux comtés ; son siège est à Maidstone. Pendant un temps, elle a été florissante, mais aujourd'hui elle se maintient difficilement, car l'Union Nationale qui a pris pied dans ces comtés, tend à la supplanter.

5. L'Union du district de Peterborough vient ensuite par le nombre, et se compose de 2,000 à 3,000 membres. M. Benjamin Taylor, conseiller de ville, en est le principal fonctionnaire.

Je puis dire ici que le sentiment des classes laborieuses est loin d'être ce qu'il était à l'époque de l'organisation de ces associations. Les gages sont plus élevés, l'ouvrage est abondant, et les travailleurs sont assez satisfaits de leur condition présente.

#### EMIGRATION ÉTRANGÈRE.

##### *Suède et Norvège.*

Il n'y a que peu ou point d'émigration à attendre des royaumes scandinaves. Pendant les vingt dernières années, un très-fort exode s'est porté dans l'ouest des États-Unis, de sorte que la main-d'œuvre est devenue rare dans les deux royaumes. En conséquence, le prix des salaires a haussé considérablement. Les émigrés reviennent même en grand nombre, à cause de la dépression commerciale qui sévit aux États-Unis. Cela fait que personne ne songe à émigrer.

##### *Allemagne.*

En Allemagne, au contraire, la population agricole désire généralement s'en aller tenter fortune à l'étranger.

Les autorités apportent tous les obstacles possibles à la réalisation de ce désir, mais elles sont impuissantes à refouler le flot de l'émigration. Des émigrants partent tous les jours du Fatherland pour l'Amérique et le Canada, par la voie de l'Angleterre, malgré le refus du gouvernement allemand de permettre l'établissement d'agents à l'intérieur du pays pour la vente de billets de passage sur les paquebots qui ne voyagent pas directement entre l'Allemagne et les ports transatlantiques. Lord Odo Russell, ambassadeur britannique à Berlin, a, me dit-on, signalé, à plusieurs reprises, ce règlement vexatoire au gouvernement allemand, qui n'a rien fait jusqu'à présent pour le révoquer.

Les colonies australiennes ont en Allemagne des agents qui expédient directement des ports allemands en Australie les navires sur lesquels ils donnent aux émigrants le passage gratuit en totalité. Ils leur procurent encore d'autres avantages. En expédiant de la sorte les émigrants, ces agents évitent la difficulté qui nous vient du gouvernement allemand par suite de la nécessité où nous sommes de faire passer à Hull sur d'autres navires les émigrants allemands à destination du Canada.

Il doit être possible d'obvier à la difficulté que je signale ici, en s'assurant la coopération des lignes de steamers qui voyagent directement entre les ports allemands et l'Amérique.

*Autriche, Tyrol, etc.*

L'Autriche, le Tyrol, la Bavière, la Bohême, la Styrie et l'Italie Septentrionale sont des champs d'opérations favorables. Un système de colonisation reposant sur des garanties sérieuses serait reçu avec faveur dans ces pays; mais pour être présenté dans les meilleures conditions de succès, un tel système devrait être l'objet de négociations échangées entre le gouvernement canadien par l'intermédiaire du Foreign Office et les gouvernements respectifs de ces pays. Ce mode d'action serait bien autrement efficace que la propagande d'agents voyageurs, dont les affirmations sont toujours suspectes, et qui, à moins d'être des hommes connus dans le pays, accrédités et protégés par l'État, ne peuvent raisonnablement s'attendre à exercer une grande influence sur ceux à qui ils vont s'adresser.

*France.*

On ne peut guère pour le présent compter sur une émigration quelconque de France. Le gouvernement français est tout à fait hostile à l'émigration et les lois sont trop strictes dans leurs dispositions pour que nos agents puissent faire librement de la propagande de recrutement.

Si néanmoins M. Bossange était autorisé à offrir des passages à prix réduit à des agriculteurs choisis, on pourrait espérer voir se produire une amélioration.

Le meilleur moyen de mettre le Canada en évidence devant la nation française, c'est de lui faire voir les avantages à retirer de relations commerciales directes avec le Canada. Il serait intéressant de connaître le genre de commerce que nous faisons avec la France, la nature des produits dont l'échange serait réciproquement avantageux et la situation actuelle de nos relations. Si l'on présentait sous une forme pratique des statistiques sur ce sujet au peuple français, elles auraient, on peut le croire, un résultat utile aux deux pays. L'émigration de l'Alsace-Lorraine a pris fin. Tous ceux qui, après la guerre franco-allemande, avaient résolu d'émigrer, l'ont fait depuis longtemps, et ceux qui sont restés dans le pays ne pensent point à en partir.

*Islande.*

Nos agents, MM. Krieger et Jonassen, ont été activement occupés au travail de propagande pendant l'hiver.

Le 9 juillet, la première troupe d'émigrants islandais, sous la conduite de M. Jonassen, débarquait à Granton, en Écosse, et prenait, le 11 juillet, passage à Glasgow. Elle se composait de 564 adultes, 133 enfants et 55 nourrissons, en tout 752 âmes.

Un autre groupe de 282 adultes, 83 enfants et 26 nourrissons, en tout 391 âmes, arriva à Granton le 17 juillet, et fit voile de Glasgow le 19 du même mois pour le Canada.

Ces émigrants se rendaient à la colonie islandaise de Gimli, sur les bords du lac Winnipeg, et à l'établissement de la Nouvelle-Islande, dans la Nouvelle-Écosse.

Je chargeai l'un de nos agents spéciaux, M. Dyke, d'aller à la rencontre de ces émigrants et de voir à leurs besoins. Il les accompagna de Granton à Glasgow et resta avec eux jusqu'à leur embarquement. Ils formaient une belle troupe et paraissaient tous être en bonne santé. Ils furent très-satisfaits de nos attentions et du soin que nous eûmes de leur procurer le confort. Pas une seule plainte ne m'a été faite de leur part. Il n'est pas non plus arrivé un seul cas de décès parmi eux. Les dispositions prises pour leur transport par MM. Allan, à Glasgow, ont été si bien réglées que pas une boîte, pas une malle ne s'est égarée. Bon nombre de ces émigrants vou-

laient se rendre à la Nouvelle-Ecosse pour rejoindre des compatriotes déjà établis dans cette province; mais les agents, après leur avoir expliqué l'impossibilité où ils seraient de trouver de l'ouvrage à la Nouvelle-Ecosse, parvinrent non sans peine à en détourner une bonne partie de cette direction.

Une petite troupe de 26 personnes suivit les autres le 15 août, et fut expédiée avec le même succès.

Dans sa visite à l'Islande, notre agent spécial, M. Krieger, a su donner à l'émigration une heureuse impulsion. Jusque-là, un petit nombre seulement d'Islandais s'étaient éloignés de leur île, et ils avaient médiocrement réussi. L'émigration a déjà atteint la proportion de 1.7 pour cent de la population entière.

Il y a apparence que, l'an prochain, nous aurons des émigrants de toutes les parties de l'île. J'ai conclu un marché avec MM. J. et A. Allan de Glasgow pour le transport de 600 Islandais à Québec, au prix de £6 17 par tête pendant la saison de 1877, le gouvernement canadien contribuant dans la même mesure que l'année dernière. Ce prix est un peu plus élevé qu'en 1876, mais le service de la côte coûte plus cher aujourd'hui aux messieurs Allan qu'il ne leur a coûté par le passé.

Nous avons tout lieu d'être satisfaits des mesures prises par la compagnie Allan pour le transport des Islandais. Elle emploiera encore cette année, comme l'année dernière, des agents pour faire l'achat des bestiaux que les émigrants auront à vendre, ce qui est un avantage important pour ceux-ci.

Les Islandais ont la disposition d'émigrer au Canada. Si nous leur offrons un encouragement judicieux, nous pourrons recruter parmi eux de très-utiles colons.

Le succès de nos opérations futures en Islande dépendra entièrement des rapports qui seront transmis par les émigrants de cette année à leurs parents et amis. Si ces rapports sont favorables, nous pourrons compter sur une émigration en masse, mais si au contraire les nouvelles sont mauvaises, l'émigration s'arrêtera court, et tous les efforts de nos agents ne réussiraient point à lui imprimer de nouveau le mouvement.

#### *Russie méridionale.*

Les Mennonites, qui donnent la preuve de leurs aptitudes comme colonisateurs au Manitoba, continuent à venir. Cette année, 771 adultes, avec 503 enfants et 99 nourrissons, faisant un total de 1,373 personnes, se sont dirigés vers le Manitoba. Nous pouvons, d'ici à quelques années encore, compter sur une émigration régulière, quoique peu considérable, de Mennonites de la Russie méridionale.

#### *Emigration suisse.*

Ayant reçu avis qu'une conférence importante, appelée à discuter *in extenso* la question de l'émigration suisse, devait se tenir à Berne le 4 octobre dernier, j'ai cru devoir, dans l'intérêt du Canada, vous demander l'autorisation d'aller y assister. Votre autorisation m'ayant été donnée, je partis de Londres pour Berne, où j'arrivai la veille du jour de l'ouverture de la conférence. Dans l'après-midi du 4, j'obtins, par les bons offices de Mme. Von Koerber, une audience du Président de la Confédération, M. Wehlti. Il me dit qu'il porte beaucoup d'intérêt au Canada, qu'il regarde comme le pays le plus avantageux pour les émigrants de sa nation. Il m'informa en même temps que son gouvernement ne se montrerait ni favorable ni hostile à l'émigration, mais que le gouvernement était tenu d'exercer une surveillance sur les agents de propagande, afin de protéger ses sujets contre toute tentative de déception et d'imposition. Ayant en vue le bien-être de ses nationaux, M. Wehlti se déclara prêt à accueillir favorablement tout projet bien conçu que proposerait notre gouvernement. Il me parla du projet de loi que doit bientôt adopter le parlement suisse, et qui porte des peines très-sévères contre les agents de navires, qui ont, dans certains cas, odieusement trompé et exploité des émigrants suisses. Ce sont les faussetés répandues par des agents intéressés, m'a dit M. Wehlti, qui ont donné lieu au mouvement d'émigration à l'Amérique du Sud. Ce mouvement a eu un résultat désastreux, mais il pense

qu'il existe un vaste champ où l'activité colonisatrice peut s'exercer en Amérique avec confiance et avec succès.

Le président se déclara prêt à faire, dans l'intérêt du Canada, ce qui dépendrait de lui, pourvu qu'il soit convaincu de la bonne foi des agents que nous enverrons. Je l'informai que je ferais connaître ses vues au chef de mon département; j'exprimai l'espoir que les deux gouvernements s'entendraient pour adopter sur le sujet des mesures mutuellement satisfaisantes et avantageuses. J'assistai à une réunion donnée par Mme Von Koerber, qui me présenta à des écrivains et à des hommes politiques distingués. A cette réunion étaient présentes des dames, qui avaient été déléguées par les comités établis dans les principales villes de la Suisse, et qui exprimèrent les vues de ces comités sur la question d'une émigration de femmes et d'enfants au Canada. Elles me prièrent de recommander au gouvernement canadien l'organisation de comités semblables dans les principales villes du Canada, comités qui présideraient à la réception des femmes et des enfants, à leur arrivée au pays. Elles insistèrent sur l'organisation de ces comités qu'elles regardent comme une nécessité. Reconnaissant l'importance de la recommandation, je donnai instruction à madame Von Koerber de passer au Canada, avec mission de s'occuper de la réalisation de cet objet. Le résultat de cette rencontre fut de me convaincre que ces dames ne connaissent le Canada que fort imparfaitement. Il est évident qu'on n'a encore eu jusqu'ici en Suisse que très-peu de renseignements sur le Canada; il n'y a pas été distribué de cartes du Canada, et nous avons fort peu annoncé dans les journaux suisses. Les Etats-Unis et l'Amérique du Sud nous ont devancés; mais les rapports décourageants qui sont venus du Brésil et de la République Argentine, à la suite des fausses représentations des agents, ont ruiné les chances de recruter des émigrants suisses pour l'Amérique du Sud.

Après avoir eu à Bâle plusieurs entretiens avec nos agents, je me suis arrêté aux conclusions suivantes sur les moyens à prendre en rapport avec une émigration à diriger de Suisse au Canada :

Le succès de cette émigration exige indispensablement l'existence d'une ligne de paquebots voyageant directement du Havre ou d'Anvers à Québec, l'abaissement du prix de passage au moyen d'une assistance directe du gouvernement, l'adoption d'un système convenable de publicité, la diffusion de connaissances sur notre pays par la publication de brochures en français et en allemand. Une condition plus importante encore, s'il est possible, serait l'application d'un meilleur système pour le placement des colons à leur arrivée.

Il faut aussi s'efforcer de faire pénétrer dans les masses la distinction à établir entre le Canada et les Etats-Unis. Actuellement, la confusion existe à cet égard.

Nous devrions inviter des écrivains connus à aller visiter le Canada, afin de juger par eux-mêmes des ressources et de l'avenir du pays.

Nous devrions aussi organiser des détachements d'émigrants qui seraient conduits par des chefs de leur choix.

La Suisse diffère des pays voisins en ce que nous sommes libres d'y faire de la propagande par la parole et par l'annonce. La loi exige seulement que nos agents fournissent une garantie pécuniaire pour répondre de leur bonne foi. Les terres augmentent de valeur dans le voisinage des villes. Aux alentours des grandes villes, elles sont de plus en plus accaparées par les classes riches pour la construction de villas. L'existence du fermier devient de plus en plus difficile. L'industrie souffre de la concurrence américaine dans la fabrication des montres et des pendules, et des milliers d'ouvriers habiles, parmi lesquels on compte de quinze à vingt mille femmes, se trouvent privés d'emploi. Les classes riches sont opposées à l'émigration, parce qu'elle tend à faire hausser les gages. Les classes populaires sont disposées à émigrer à des conditions avantageuses; on pourrait recruter ici d'excellentes servantes de maison, et les petits fermiers nous fourniraient de précieux colons.

Madame Van Koerber s'occupe actuellement de ce qui a rapport à une émigration de femmes, et quant aux fermiers, on est à prendre des mesures pour s'adresser à eux.

Je pense que nous devrions faire de la Suisse le centre de nos opérations dans l'Europe continentale. Nous serions là avantageusement placés pour nous diriger

sur la France, sur le Wurtemberg, la Bavière, le Tyrol, les provinces autrichiennes jusqu'à Trieste, et pour provoquer aussi, au moyen de secours sinon par la propagande, une émigration de l'Italie septentrionale.

### *Manitoba.*

Il est probable que d'ici à bien des années, chaque saison verra augmenter le nombre des colons qui se dirigeront vers les prairies du Manitoba, attirés vers elles par la fertilité extraordinaire du sol. J'ai reçu dernièrement sur cette province des détails que je me propose de porter à la connaissance des émigrants. Le chemin de fer canadien du Pacifique fera plus tard disparaître les difficultés de transport qui se rencontrent à présent; l'émigration ne manquera pas alors de se porter par troupes nombreuses dans ces nouvelles régions. Bon nombre d'hommes qui disposent de moyens se sont déjà adressés à moi pour avoir des renseignements sur cette province, et je ne doute point qu'avant longtemps, ils ne soient au nombre de ses habitants. Les fermiers à bail seront influencés par cette considération que, grâce à la quantité inépuisable du fourrage, les bestiaux peuvent être élevés à meilleur marché au Manitoba que dans la partie orientale du Canada. Les bras ont été en grande demande l'été dernier, pendant la moisson. Les ouvriers des champs gagnaient \$25 par mois, avec la nourriture et le logement.

Le petit fermier a devant lui un bel avenir au Manitoba. J'ai exposé ici dernièrement des échantillons de produits agricoles et miniers de la province. J'ai adressé, aux éditeurs des grands journaux quotidiens et aux éditeurs des journaux hebdomadaires qui s'occupent d'intérêts agricoles, des lettres pour les prier d'envoyer à mon bureau des représentants, avec mission d'examiner les racines, les céréales, les houblons et autres produits exposés. Ces invitations ont toutes été acceptées volontiers et ont été l'occasion d'intéressants articles dans ces journaux sur les qualités productives du sol de la province.

### *Le commerce de viandes.*

On ne saurait surfaire l'importance qu'est appelé à prendre, au point de vue de l'intérêt du fermier canadien et du consommateur anglais, le commerce d'importation du bétail vivant et des viandes abattues.

La presse anglaise suit ce nouveau mouvement commercial avec un vif intérêt; elle signale les arrivages, donne les prix courants, encourage l'importation et nous rend par là de grands services.

Il n'y a ici aucun préjugé dans le public contre les viandes canadiennes, qui sont apportées sur les marchés par quartiers entiers et en bonne condition.

Les viandes d'Australie au contraire, étant mises en conserve, ont toujours été vues avec défaveur, et le commerce en diminue rapidement. Nos viandes se vendent non-seulement dans les ports d'entrée, mais encore dans toutes les grandes villes du Royaume, et elles sont partout très-recherchées. On peut dire sans exagération que la demande excède de mille fois les quantités offertes en vente.

On a vu cet hiver quantité de dindons canadiens sur le marché de Leadenhall. Ils étaient tout aussi frais que ceux reçus de France ou ceux d'Angleterre, et leur qualité était supérieure.

Les données suivantes font voir que l'importation des viandes est appelée à prendre de vastes proportions.

Ce commerce a pris naissance à Glasgow il y a trois ans, une société de bouchers de cette ville ayant importé quelques têtes de bétail engraisé, pour tenter une expérience.

Ces animaux ayant supporté la traversée sans en souffrir aucunement, la compagnie se décida à élargir sa sphère d'opérations et se mit à importer chaque mois des bestiaux en grand nombre.

Depuis on a découvert un système pour la conservation des viandes à bord des navires au moyen du procédé frigorifique, et le commerce des bestiaux vivants a été remplacé par celui plus profitable des viandes abattues.

Dans la période des six mois à compter du 30 juin dernier, 6,388 bêtes abattues ont été expédiées de New-York sur la Clyde seulement. Je n'ai pu obtenir des statistiques pour les autres ports; mais le commerce d'importation des viandes de bœuf d'Amérique y a été très-considérable, et le Canada a expédié une grande quantité de viande de choix à la mère-patrie.

On estime en gros que les Etats-Unis et le Canada envoient chaque semaine depuis un certain temps 1,500,000 lbs de viandes sur les marchés anglais. Le public voit avec grande faveur cette importation. Sa Majesté qui prend un intérêt bienveillant aux questions sociales et économiques du jour, a daigné faire tenir par lettre à l'un des principaux importateurs l'expression de sa satisfaction sur la condition et la saveur du bœuf importé, dont une pièce lui avait été envoyée comme échantillon. Le duc de Sutherland, le lord-maire de Londres et plusieurs autres personnages ont également parlé en termes flatteurs de la qualité de nos viandes, dont ils encouragent l'importation et la consommation dans toutes les parties du pays.

Je n'ai pas besoin d'insister sur l'importance et le développement que ce commerce est appelé à prendre, ni de dire que la Grande-Bretagne nous offre pour le débit de nos viandes et de nos volailles un marché illimité. En exportant ainsi chaque semaine sur les marchés anglais nos viandes et nos bœufs engraisés, nous prouvons de la manière la plus éloquente aux producteurs d'ici que les fermiers canadiens peuvent rivaliser dans l'élevage du bétail avec les éleveurs d'Ecosse, et qu'ils réalisent encore un bon profit en fournissant leur viande à vingt-cinq pour cent meilleur marché au consommateur anglais.

Quand ce fait sera généralement connu, il ne pourra manquer d'avoir un effet marqué sur l'émigration future de fermiers à bail.

#### ACTIVITÉ DES COLONIES RIVALES DANS L'ŒUVRE DE L'ÉMIGRATION.

Les colonies australiennes continuent à déployer une grande activité dans l'œuvre du recrutement des émigrants. La colonie de Queensland se distingue entre toutes: elle emploie un grand nombre d'agents et de lectureurs, qui parcourent les districts agricoles, et qui, dans leurs discours, s'efforcent de détourner l'émigration du Canada, et représentent leur colonie comme le paradis terrestre de l'agriculteur.

L'Australie méridionale fait aussi une énergique propagande, et ses agents ont bien réussi en Angleterre, en Irlande, en Ecosse, dans l'Allemagne du Nord et dans le Tyrol autrichien.

L'Australie occidentale n'a encore que depuis peu entrepris de faire concurrence à ses colonies-sœurs pour obtenir une part de l'émigration qui se porte dans ces régions. Jusqu'ici elle a opéré en petit, mais j'apprends que le Parlement de cette colonie vient d'affecter à ce service un très-fort crédit.

La Nouvelle-Zélande n'a épargné ni les soins ni les dépenses pour attirer vers elle une nombreuse émigration de travailleurs agricoles, de terrassiers, d'ouvriers de ville, de jardiniers et de servantes de maison.

Toutes ces colonies annoncent largement dans les journaux et au moyen de l'affichage de placards. Elles ont fait distribuer gratuitement des milliers de brochures et font vendre à un prix nominal d'excellents manuels illustrés sur leurs territoires respectifs. Elles ont un personnel bien rémunéré; elles allouent une commission libérale aux agents de paquebots, et emploient des lectureurs et des agents de propagande pour répandre partout des renseignements qui les concernent; mais le point capital de leur système, c'est le passage gratuit, et dans certains cas, elles donnent aussi l'usage gratuit des ustensiles nécessaires pendant la traversée.

Si nous voulons nous maintenir sur notre terrain, en présence de la rivalité de ces concurrents dans le recrutement des fermiers et des ouvriers agricoles, il faut que nous allions de pair avec eux, surtout en ce qui est de la publication de renseignements au moyen de brochures. Il nous faut avoir des manuels aussi complets, aussi

---

exacts, aussi attrayants que les manuels admirables qui ont été publiés par les gouvernements de la Nouvelle-Zélande et des colonies australiennes, et distribués à plusieurs milliers d'exemplaires dans tout le Royaume-Uni.

Nous avons toutefois sur nos concurrents un avantage important, en ce que les classes émigrantes éprouvent une répugnance naturelle à aller vivre dans un pays qui est aux antipodes, d'où chacun ne peut guère espérer venir de toute sa vie revoir des parents et des amis ou les lieux qui lui sont chers, tandis qu'au Canada l'émigré n'est qu'à quelques jours du "vieux pays", et peut, s'il le désire, revenir auprès des siens promptement et à peu de frais.

J'ai tâché, dans les observations qui précèdent, de faire l'exposé des principaux faits se rattachant à cette agence, qui se sont produits dans le cours de l'année dernière, et aussi d'indiquer les points saillants de la politique à suivre à l'avenir en ce qui concerne l'émigration.

Vous voudrez bien, j'espère, donner votre haute approbation à mes actes, ainsi qu'aux recommandations que je prends la liberté de soumettre.

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

FRED. J. DORE,  
*Agent du gouvernement canadien.*

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

## RELEVES STATISTIQUES DU BUREAU DU COMMERCE IMPÉRIAL.

## EMIGRATION.

RELEVÉ de l'émigration des principaux ports du Royaume-Uni, où sont stationnés des agents officiels d'émigration, pour l'année expirée le 31 décembre 1876.

Port d'embarquement.	Etats-Unis.	Amérique Britannique du Nord.	Colonies d'Australie.	Autres lieux.	Totaux.
Liverpool .....	53,327	9,156	981	2,982	66,446
Londres .....	2,983	170	16,134	4,024	23,311
Plymouth .....	.....	37	11,062	1,107	12,206
Total d'Angleterre.....	56,310	9,363	28,177	8,113	
Glasgow et Greenock (formant le total d'Ecosse).....	6,539	2,170	3,911	147	12,767
Cork .....	8,891	114	647	.....	9,652
Londonderry .....	1,936	678	.....	.....	2,614
Total d'Irlande .....	10,827	792	647	.....	
Grand total .....	73,676	12,325	32,735	8,260	126,996

Nationalités des émigrants compris dans le tableau ci-dessus.

Destinations.	Anglais.	Ecosais.	Irlandais.	Etrangers.	Non désignés.	Totaux.
Etats-Unis .....	33,613	3,504	15,803	19,443	1,313	73,676
Amérique Brit. du Nord..	6,227	1,018	2,058	2,941	51	12,425
Colonies d'Australie.....	20,135	4,548	7,063	971	18	32,735
Tous autres lieux.....	5,171	480	311	541	1,757	8,200
Totaux.....	65,146	9,580	25,235	23,896	3,139	127,006



Etat indiquant l'assistance accordée par l'agence de Londres sous forme de passages réduits, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876.

Mois.	Au taux de £2 5s.		Au taux de £3 15s.		Au taux de £4 5s.		Au taux de £4 15s.		Totaux.	
	Nombre d'individus.	Adultes.	Nombre d'individus.	Adultes.	Nombre d'individus.	Adultes.	Nombre d'individus.	Adultes.	Nombre d'individus.	Adultes.
Janvier.....	9	8			67	62½			76	70½
Février.....	15	13			85	79			100	92
Mars.....	33	24			172	161½			205	185½
Avril.....	139	131½	68	54	132	118½	179	165	588	469
Mai.....	167	130	5	3	1	1	295	266	468	400
Juin.....	109	97					303	303	404	404
Juillet.....	89	77½	138	126½			346	455	430	360½
Août.....	63	58					303	256½	480	401½
Septembre.....	58	49½					489	343	552	401½
Octobre.....	64	53					169	146	227	195½
Novembre.....	18	13					161	141½	225	200½
Décembre.....	16	10½					123	107½	141	100½
Totaux.....	800	665	111	83½	457	422½	2,108	1,777	3,476	2,948

Emigration spéciale d'Islande.....		Grand total.....	
De l'école de M. Middlemore à Birmingham.	1,189	1,189	1,035
De l'asile de Mlle Macpherson.	4,645	4,645	3,983

Embarquement.....		Totaux.....	
Sur paquebots de la ligne Allan.....	4,437	4,437	3,801
do do Dominion.....	207	207	181
do do Anchor.....	1	1	1
Totaux.....	4,645	4,645	3,983

F. J. DORE,  
Agent d'émigration.

PAYÉ aux compagnies de paquebots à titre de subvention gouvernementale, pour l'année 1876.

A MM. J. et A. Allan, Glasgow :	£	s.	d.
À titre d'assistance et de commission pour les Islandais...	1,398	7	8
À titre d'assistance pour l'émigration générale.....	128	15	0
Total.....	£1,527	2	8
A MM. Allan frères et Cie., Liverpool :			
À titre d'assistance pour l'émigration générale.....	769	1	9
Total.....	£2,296	4	5

DÉTAIL de la dépense du bureau de Londres.

Salaires.....	1,461	5	1
Loyer et taxes.....	1,135	17	10
Frais de port.....	118	16	8
Impression et fournitures de bureau.....	364	7	1
Annonces.....	232	12	9
Télégrammes et dépêches par câble.....	32	11	2
Frais de route.....	35	0	0
Achat de livres pour bibliothèque.....	20	8	3
Ameublement et déménagement.....	191	10	0
Fret et charriage.....	56	11	1
Concierge.....	94	15	5
Chemins de fer et omnibus.....	21	0	0
Dépenses imprévues.....	280	18	3
Petits déboursés.....	75	2	0
	£4,120	15	7
Billets de passage, y compris règlement de comptes contestés pour 1874 et 1875.....	5,493	18	11
Bonus spécial, commissions, aux agents de paquebots....	788	19	6
Commission à l'étranger.....	463	15	11
Salaires des agents voyageurs et agents spéciaux.....	£4,871	13	11
Allocations à tant par jour.....	3,693	8	0
Dépenses accessoires.....	860	12	5
	9,425	14	4
	£20,293	4	3

F. J. DORE,

Agent d'immigration.

## No. 38.

## RAPPORTS DES AGENTS D'EUROPE.

CANADA BUILDINGS,  
31, QUEEN VICTORIA STREET,  
LONDRES, E.C., 25 janvier 1877.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli les rapports annuels allant au 31 décembre 1876, des agents d'émigration, stationnés en Angleterre, et sur le continent, dont suit l'énumération :

M. John Dyke, Liverpool.  
 " A. G. Nicholson, Glasgow.  
 " G. R. Kingsmill, }  
 " Thomas Potts, } Angleterre.  
 " Thomas Graham, }  
 " Samuel Capper, }  
 " H. J. Larkin, Dublin.  
 " Charles Foy, Belfast.  
 " J. Murphy, Limerick.  
 " T. De Cuzes, Paris.  
 " G. Bossange, Paris.  
 " W. C. Krieger, Islande.

Mme E. Von Koerber, Suisse.

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

F. J. DORE,  
Agent d'émigration pour le Canada.

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

## RAPPORT DE L'AGENT DE LIVERPOOL.

(M. JOHN DYKE.)

LIVERPOOL, 31 décembre 1876.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur mes opérations pendant l'année 1876.

J'ai employé la première partie de l'année à travailler, comme par le passé, dans les districts agricoles de l'est et du sud de l'Angleterre.

Les nouvelles transmises par des émigrés établis au Canada en 1874 et 1875, ont été généralement encourageantes, mais le prix élevé du passage a empêché bon nombre de leurs connaissances d'aller les rejoindre.

Je crains que les colonies australiennes, qui nous font une concurrence active, n'aient réussi, en offrant des passages gratuits et les ustensiles nécessaires pour la traversée, à détourner du Canada un bon nombre d'émigrants qui s'y seraient dirigés.

J'ai réussi auprès d'un certain nombre de jeunes fermiers ayant des capitaux, et je suis heureux de pouvoir dire que, d'après ce qu'ils m'ont écrit, ils sont satisfaits de leur changement de position.

Le 6 juillet, j'ai reçu instruction de M. Dore de me rendre en Ecosse pour agir de concert avec M. Jonassen, chargé de conduire une troupe nombreuse d'Islandais de Granton à Glasgow, où elle devait venir s'embarquer pour le Canada. Ces gens formaient, sous le rapport du physique et de la bonne tenue, la plus belle troupe d'émigrants qui soit peut-être jamais partie d'Europe. Ce sont là exactement les gens qui conviennent à un nouveau pays : ils sont simples dans leurs habitudes et leurs besoins et remarquablement sobres. Ils ont une grande ressemblance avec les Scandinaves, et ils ont laissé la meilleure impression de leur passage en Ecosse.

Les journaux écossais ont publié à leur sujet des articles très-favorables. Après leur embarquement, je suis allé, suivant les instructions du département, remplacer M. Haigh au bureau de Liverpool.

J'annexe à ce rapport un état détaillé de l'émigration qui est partie de ce port pendant l'année.

Les nationalités se décomposent comme suit :

1875	Nationalités.	1876	Augmentation.	Diminution.
51,388	Anglais .....	39,050		12,338
1,180	Ecossais .....	631		549
11,402	Irlandais .....	5,510		5,892
23,807	Etrangers .....	17,962		5,845
2,300	Qui n'ont pas fait connaître leur nationalité .....	3,256	956	
90,077		66,409	956	24,624
	A déduire augmentation .....			956
	Diminution totale .....			23,668

Toutes les fois qu'il a été possible de le faire, je me suis rendu sur les paquebots à leurs voyages de retour pour interroger les passagers d'entrepont. J'ai constaté que la majorité des passagers de langue anglaise avait l'intention de s'en retourner au Canada; bon nombre étaient munis de billets de retour. Je ne dois pas omettre de mentionner que quelques-uns se sont montrés mécontents. Quelques semaines plus tard, cependant, j'ai vu ces mêmes hommes sur les paquebots en partance; ils s'étaient décidés à retourner au Canada, les gages de \$3 par semaine qu'on leur offrait ici ne faisant point leur affaire, lorsque la viande se vend de 20 à 25cts la livre. Ils avaient mieux vécu au Canada.

J'ai interrogé plusieurs des nombreuses troupes de Scandinaves et d'Allemands qui sont revenues l'été dernier des Etats de l'Ouest par la voie du Canada. Elles se composaient de gens qui pour un bon nombre avaient passé plusieurs années dans ces Etats, et n'avaient point l'intention d'y retourner. Je fais la même observation au sujet d'ouvriers français qui ont résidé un certain temps dans les villes du Canada.

J'ai distribué aux logeurs d'émigrants et aux agents de paquebots les imprimés qui m'ont été envoyés. J'ai aussi fait répandre dans le nord du pays de Galles quantité de brochures en langue galloise.

Je me suis rendu moi-même ou j'ai envoyé mon commis à bord de chaque paquebot en partance, afin de donner des informations aux émigrants. J'ai l'avantage de pouvoir converser avec les émigrants allemands et français dans leur langue respective. La connaissance de ces deux langues m'est très-utile dans l'intérêt de ma mission. L'expérience étendue que j'ai acquise des différents centres d'émigration européens m'a aussi été d'un grand secours dans mes rapports de coopération avec les représentants des compagnies de navigation. Depuis plusieurs années, je prends un intérêt particulier à l'importation du bétail vivant et des viandes abattues, étant convaincu que ce commerce aura l'effet de donner un nouvel essor à l'émigration. En

effet, en ouvrant un débouché, nous activons la demande et par suite nous élargissons la sphère de la production.

Quand, par les soins d'un agent, un émigrant, qu'il ait ou qu'il n'ait pas de moyens, a été expédié au Canada, la tâche n'est qu'à moitié remplie. Beaucoup doit dépendre de l'accueil qui lui sera fait, et de son établissement dans le pays qu'il vient d'adopter. Tout bon Canadien doit seconder nos efforts en aidant le nouveau venu à réussir à son début. La pire chose contre laquelle j'aie eu à combattre, en servant ici la cause du Canada, a été, je suis peiné de le dire, la publication d'articles décourageants tirés de journaux canadiens, et reproduits ici dans la presse par des personnes empressées à répandre tout ce qui est de nature à faire tort à l'émigration vers n'importe quelle colonie.

Il y a trois ans, je me suis efforcé par l'intermédiaire de la presse canadienne d'appeler l'attention des armateurs sur la praticabilité de l'exportation des viandes abattues et des volailles; je leur faisais connaître l'expérience que j'ai moi-même acquise à l'occasion du premier chargement qui soit jamais venu d'Amérique. Je regrette de dire que les Canadiens n'ont point suivi mes avis, et que le commerce important auquel donne déjà lieu cette industrie est presque exclusivement exploité par les Américains.

Les paquebots des principales lignes qui voyagent entre New-York et Liverpool et Glasgow, ont des réfrigérants de la capacité de plusieurs centaines de tonneaux, et j'ai appris que la compagnie du Midland Railway se propose de construire à Liverpool un grand entrepôt, où seront déposées les viandes importées, en attendant qu'on les expédie sur les divers marchés du royaume, ce qui empêchera l'encombrement qui aurait pu se produire sur ces marchés, si les cargaisons y eussent été expédiées tout d'une fois. Les viandes arrivent ici en excellente condition et se vendent promptement. Cette importation a déjà eu l'effet de faire baisser les prix dans plusieurs grandes villes, comme Glasgow, Derby, Birmingham, Newcastle, etc., etc., à la grande consternation des éleveurs de ce pays.

Un homme qui fait autorité en matières agricoles et qui représente à la Chambre des Communes la classe des fermiers à bail, disait dernièrement que, par suite de la grande importation de céréales étrangères, la culture du blé cessait d'être rémunérative en Angleterre, et il conseillait aux fermiers de s'appliquer à l'avenir à l'élevé du bétail plutôt qu'à la culture du blé; mais voici que le marché aux bestiaux est aussi sérieusement menacé, et l'avenir du petit fermier, qui a toujours eu à lutter péniblement, devient plus incertain que jamais.

Cette situation doit nous engager à redoubler d'efforts pour attirer chez nous des émigrants recrutés dans cette précieuse classe.

Plusieurs chargements d'animaux de race pur sang ont été expédiés au Canada l'année dernière; les plus remarquables envois étaient destinés à la Bow Park Company, au professeur Brewer, de l'Ontario Government College, (Guelph,) et au professeur Fawcett pour la province de la Nouvelle-Ecosse.

Je vois avec plaisir que cette entreprise porte déjà ses fruits.

À l'exposition de bestiaux tenue à Dublin pendant les fêtes de Noël en 1876, les animaux gras du Canada ont remporté le premier prix contre tout ce que l'Irlande avait exposé; à l'exposition des Highlands, tenue à Glasgow en juillet 1875, quatre médailles d'argent avaient été décernées à MM. Bell et fils. J'ajouterai que le plus haut prix qui ait été payé aux ventes opérées en Angleterre en 1876, l'a été pour les cinq pièces de bétail courtes cornes envoyées par l'honorable M. H. Cochrane, chaque pièce ayant rapporté le prix moyen de £203 14s.

L'importation du Canada de chevaux, de bœufs et moutons engraisés, a donc eu un bon résultat l'année dernière, et l'expérience acquise dans les choix à faire, les soins à donner durant la traversée et les marchés à rechercher tendra naturellement à développer cette industrie dont les profits iront croissant.

Le nombre des bêtes à cornes et des moutons a diminué en Angleterre, pendant l'année—celui des bêtes à cornes de 6,012,724 à 5,847,802, et celui des moutons de 29,167,438 à 28,172,950, tandis que la valeur du bétail vivant importé de l'étranger va en augmentant et atteignait en 1876 le chiffre de £7,260,303 sterling.

Il est difficile de donner le chiffre exact des bestiaux qui ont été importés du Canada, plusieurs consignations étant venues par la voie des États-Unis.

L'état ci-dessous m'a été communiqué par les compagnies de paquebots. La première consignation de la saison est arrivée à Liverpool en juillet, de sorte que cet état n'embrasse que les derniers six mois de l'année.

Je regrette de n'avoir pu me procurer de statistiques sur l'importation des viandes fraîches et des volailles.

IMPORTATIONS D'ANIMAUX VIVANTS DU CANADA.

	Chevaux.	Bêtes à cornes.	Moutons.	Dindons.
<b>LIVERPOOL.</b>				
Ligne Dominion.....	272	1,070		
“ Beaver.....	6	293	1,605	
“ Allan.....	20	406	250	600
<b>LONDRES.</b>				
Ligne Temperley.....	29	436	3	
“ Anchor.....		60		
<b>GLASGOW.</b>				
Ligne Allan.....	25	432	749	600
“ Anchor.....				
Autres vapeurs.....		70		
	352	2,767	2,607	1,200

En 1875, quelques consignations de chevaux ont été envoyées du Canada à Glasgow par la voie des États-Unis; mais ce n'est que cette année que le commerce de chevaux a commencé à prendre de l'importance. J'ai assisté à plusieurs ventes et j'ai recueilli des informations qui me font connaître que les expéditeurs sont, somme toute, satisfaits de leur expérience. Quelques-uns cependant ont été déçus dans leur attente. Comme ils n'étaient jamais venus en Angleterre auparavant, ils ignoraient ce qui convient au marché.

Quelques chevaux ont été particulièrement remarquables, entre autres ceux expédiés par MM. Grand, de Toronto, et Oliver, d'Ingersoll, et se sont vendus à des prix rémunérateurs.

Une série de lettres que j'ai publiées dans des journaux anglais et canadiens sur les développements dont est susceptible le commerce des chevaux, a provoqué de nombreuses communications qui m'ont été adressées par des personnes intéressées, des deux côtés de l'Atlantique. Plusieurs commerçants ont exprimé l'intention d'aller au Canada faire des achats.

Les autorités impériales ont donné instruction à un officier compétent de faire l'inspection des chevaux canadiens qui arrivent à Liverpool, et de présenter un rapport sur le prix de ces chevaux et sur leurs qualités, en vue de s'assurer s'ils n

convieudraient pas pour l'armée. On m'a dit qu'ils seront très-propres au service de l'armée, si on a seulement soin de les choisir pour cet objet.

Un fait encore plus significatif, c'est que plusieurs des principaux marchands de chevaux de Londres ont fait d'importants achats de chevaux de carrosse apparés, et se disent très-satisfaits de ces acquisitions.

J'ai pris grand soin de faire publier dans les journaux les arrivages et les ventes de bétail canadien. Ces annonces sont la meilleure réclame, car elles font voir les avantages qu'offre le Canada sous le rapport de l'éleve des bestiaux et par sa proximité du marché anglais. Maintenant que ce marché nous a été si heureusement ouvert pour l'écoulement du surplus de nos bestiaux, il est à espérer que les agriculteurs canadiens sauront comprendre leurs propres intérêts, et continueront à améliorer leurs races d'animaux, car, pour réaliser un profit, il est nécessaire d'envoyer sur le marché anglais ce qu'il y a de mieux.

Grand nombre de nos fermiers, par une économie mal entendue, n'ont pas su tirer avantage des reproducteurs de choix qui ont été importés en Canada par des agriculteurs entreprenants. Rien ne pouvait avoir un meilleur effet, au point de vue de l'amélioration des races, que le développement de notre exportation de bestiaux.

Je ne doute point qu'il y ait d'autres branches d'industrie susceptibles de devenir l'objet de relations commerciales avantageuses entre les deux pays, et, si vous me le permettez, je consacrerai à l'avenir une partie de mon temps à recueillir des renseignements pour la presse canadienne sur les articles dont la vente pourrait facilement se faire sur les marchés anglais. Je prévieudrai de la sorte, s'il est possible, les désappointements éprouvés par des personnes sans expérience, qui ont envoyé ici des consignations de marchandises à titre d'essai.

Le commerce d'œufs, par exemple, pourrait se faire très-avantageusement entre le Canada et l'Angleterre. Quelques consignations ont déjà été envoyées ici, mais les œufs n'avaient pas été convenablement ombarillés et n'ont pas réussi à se vendre. Pour donner une idée de la consommation des œufs en Angleterre, il faut citer les statistiques du bureau du commerce, qui font voir qu'en 1876, l'importation des œufs s'est élevée à 628 millions, évalués à £2,610,231 sterling, plus de treize millions de dollars; la valeur des importations avait augmenté de £130,000 en 1875 et de £650,000 en 1876. Nous pourrions certainement trouver quelque moyen de faire participer le Canada aux profits de cet important commerce.

A l'arrivée à Liverpool, les importateurs de bestiaux ont généralement eu de reste une certaine quantité de foin, qu'ils ont vendu à des rouliers et propriétaires d'omnibus. Des personnes compétentes ont déclaré que ce foin était le meilleur qui s'importe en Angleterre, et que, pour la nourriture hachée, il était supérieur même au foin anglais qui se vend à Liverpool. Une seule compagnie s'offre à en acheter mille tonnes par semaine à \$25 la tonne, et à un plus haut prix, suivant la qualité. Un petit lot de mil mêlé de trèfle s'est vendu \$32.50 la tonne.

On ne peut s'attendre à voir le commerce de foin prendre de suite un grand développement, à cause de l'espace considérable que le foin occupe à bord des bâtiments. Je ne doute point cependant que s'il était comprimé à l'aide de presses hydrauliques et transporté à un taux de fret favorable, il ne devint bientôt l'un des principaux articles d'exportation des magnifiques prairies de la province de Québec.

Nous pourrions aussi exporter avec profit le lait condensé; de même les objets fabriqués en bois pour le charonnage et la tonnellerie, etc., etc. Ces articles peuvent paraître de peu d'importance, mais il faut se rappeler que l'Angleterre est le grand marché de l'univers.

On a dernièrement fait de grands efforts en Canada pour établir un commerce direct avec l'Australie. Les fabricants devront avoir le soin d'appliquer sur leurs marchandises une étiquette portant à la suite de leurs noms le mot "Canada." J'ai déjà signalé l'importance de cette indication, et je regrette qu'on n'ait pas assez tenu compte de cette recommandation.

Je n'exagère rien en disant que le Canada n'a jamais paru sous un jour aussi favorable aux yeux du peuple anglais; ici, il n'y a jamais eu une telle abondance de capitaux inactifs.

Les petits capitalistes qui ne peuvent mettre leur argent à profit, et qui ont à payer un prix élevé pour les choses nécessaires à la vie, ont bien de la difficulté à élever leurs familles dans ce pays-ci.

Les fermiers à baux se trouvent dans une position analogue, ayant non-seulement à supporter le poids des rentes et des taxes, mais encore à payer plus cher pour la main-d'œuvre ou à faire l'achat de machines agricoles, pendant que d'un autre côté le prix du grain baisse et que celui de la viande menace aussi de baisser. Dans de telles circonstances, nous pouvons raisonnablement nous attendre à attirer vers nous, en renouvelant nos efforts, un certain nombre d'hommes de ces précieuses catégories.

Dans mon dernier rapport, j'ai parlé de l'opportunité de faire publier une brochure destinée aux fermiers à baux. M. Dore en a fait publier une très-bonne qui est en grande demande.

On m'a souvent demandé la description des fermes qui sont offertes en vente au Canada. Je regrette que nous n'ayons aucuns renseignements de ce genre venant, soit de votre département, soit de particuliers. Si les autorités municipales faisaient préparer des listes donnant l'indication et la description des terres offertes en vente dans leurs circonscriptions, je suis sûr que les frais ainsi occasionnés aux municipalités leur seraient bientôt remboursés par suite de l'introduction de capitaux étrangers au milieu d'elles.

Je puis mentionner ici la liste de fermes à vendre, publiée sous la direction du gouvernement d'Ontario; et qui a eu, je n'ai pas besoin de vous le rappeler, une grande utilité.

Il est douteux que la grande agitation qui a eu lieu récemment et qui a été suivie de forts mouvements d'émigration, ait eu l'effet d'améliorer le sort des ouvriers agricoles. Ils se sont portés en grand nombre dans les districts miniers et manufacturiers; mais la stagnation des affaires les a forcés à revenir pour la plupart, de sorte qu'aujourd'hui la main-d'œuvre est très-abondante dans les campagnes. Des terres qui ont été jusqu'ici employées à la culture des grains sont mises en prairies, les fermiers renonçant aux céréales pour s'adonner à l'élevage des bestiaux. Ce changement est naturellement accompagné de l'introduction des machines qui épargnent le travail, et tend ainsi à diminuer le besoin de bras pour les travaux des champs. Comme preuve de cette tendance, je citerai le fait que les fermiers réduisent actuellement les gages de 12s. (\$3.00) à 11s. (\$2.75) par semaine, sans la nourriture. Pour faire prendre la route du Canada aux ouvriers agricoles, il faut absolument réduire le prix de la traversée océanique.

Si, en conséquence de l'agitation, le salaire des travailleurs a haussé de quelques shillings pendant ces dernières années, le renchérissement des subsistances a, d'un autre côté, suivi une progression ascendante très-marquée; de plus le nombre de ceux qui dans chaque famille contribuaient à gagner le pain quotidien a été diminué par l'application de la loi sur l'enseignement obligatoire.

Les unions ouvrières ne peuvent fournir, si même elles le peuvent, que de très-faibles secours en argent; leurs chefs disent: "Si le Canada veut avoir des émigrants, qu'il les fasse venir à ses frais." Les colonies australiennes paient cinq ou six fois plus pour avoir un ouvrier agricole que ne le fait le Canada.

Je consigne dans un rapport confidentiel quelques observations sur le sujet de l'émigration du continent. Plus d'une fois, j'ai eu la preuve de l'hostilité mise en pratique contre l'émigration. Je sais que les gouvernements reçoivent nos rapports régulièrement, et qu'ils s'en servent contre nous. J'espère être en mesure de pouvoir rendre ici de bons services, car Liverpool est sans contredit, au point de vue du commerce et de l'émigration, la ville la plus importante de l'Europe pour le Canada.

Des personnes au fait du mouvement me disent que sur la masse des émigrants qui partent de ce port, quarante pour cent au moins achètent ici leurs billets et, dans bien des cas, font choix du lieu de leur destination.

En me guidant sur ces données et par un redoublement d'énergie, j'espère pouvoir arriver à de bons résultats dans l'avenir.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN DYKE.



## ANNEXE A.

RELEVÉ de l'émigration de Liverpool, pendant les années expirées le 31 décembre 1875 et 1876.

Sous l'opération de l'acte.	En dehors de l'opération de l'acte.	1875. Totaux.	Destination.	Sous l'opération de l'acte.	En dehors de l'opération de l'acte.	1876. Totaux.	Augmentation.	Diminution.
66,828	6,059	72,887	Etats-Unis .....	47,366	5,961	53,327	.....	19,560
11,863	513	12,376	Québec .....	6,707	897	7,604	.....	4,772
761	924	1,685	Nouvelle-Ecosse .....	264	1,232	1,496	.....	189
.....	.....	.....	Nouveau-Brunswick .....	.....	5	5	.....	.....
.....	8	8	Ile du Prince-Edouard .....	.....	14	14	.....	.....
.....	.....	.....	Terreneuve .....	.....	.....	.....	.....	.....
389	543	932	Victoria .....	.....	645	645	.....	287
.....	.....	.....	Nouvelle-Galles du Sud .....	.....	45	45	.....	.....
.....	.....	.....	Nouvelle-Zélande .....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	Queensland .....	291	.....	291	.....	.....
.....	189	189	Afrique .....	.....	529	529	.....	.....
.....	139	139	Chine .....	.....	88	88	.....	.....
.....	414	414	Indes Orientales .....	.....	764	764	.....	51
.....	20	20	do Occidentales .....	.....	246	246	.....	.....
.....	1,427	1,427	Amérique du Sud .....	.....	1,355	1,355	.....	72
79,841	10,236	90,077		54,628	11,781	66,409	1,263	24,931
			Diminution totale.....					1,263
								23,668

## ETAT SOMMAIRE DE L'EMIGRATION PAR STEAMER.

	Québec.		Halifax, N.-E.		St. Jean, N.-B.		Total.		Total.
	Cabine.	Entre-pont.	Cabine.	Entre-pont.	Cabine.	Entre-pont.	Cabine.	Entre-pont.	
Ligne Allan .....	1,682	4,799	874	565	.....	.....	2,556	5,364	7,920
" Dominion .....	171	922	14	8	.....	.....	185	930	1,115
" Beaver .....	24	.....	.....	.....	.....	.....	24	.....	24
" Anchor .....	.....	.....	19	14	.....	.....	19	14	33
Total .....	1,877	5,721	907	587	.....	.....	2,784	6,308	9,092

## RAPPORT ANNUEL DE L'AGENCE D'ÉMIGRATION D'ÉCOSSE.

(M. ANGUS NICHOLSON.)

AGENCE D'ÉMIGRATION DU GOUVERNEMENT CANADIEN,  
25, ROBERTSON STREET,  
GLASGOW, 30 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport de mes opérations comme agent d'émigration en Écosse pour l'année qui prend fin. Le mode et le champ de mes opérations ont été à peu près les mêmes que l'année dernière. J'ai réussi pendant la saison à diriger sur les provinces d'Ontario et de Québec un nombre important de bons colons, mais pas aussi considérable cependant que ces années dernières. Ce ralentissement a pour cause les nouvelles publiées par les journaux sur la stagnation de certaines branches d'industrie en Canada ; il a aussi pour cause les offres avantageuses faites aux émigrants par les colonies de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie, ainsi que la prospérité commerciale dont nous jouissons ici. Je crois que l'émigration à la Nouvelle-Zélande a été exagérée, et que l'on va discontinuer pour le présent les passages gratuits à destination de cette colonie. Quelques-unes des provinces australiennes poursuivent néanmoins leur œuvre avec la même activité en offrant un passage totalement ou partiellement gratuit.

Dans le cours de l'année, j'ai donné plusieurs conférences (*lectures*) en anglais et en gaélique. J'ai eu de nombreux auditeurs, surtout lorsque je me suis exprimé en gaélique. J'ai la réputation en Canada et en Écosse de bien connaître le dialecte et la littérature gaéliques, car c'est moi qui ai fondé et jusqu'à ces derniers temps édité le principal *Magazine* publié dans cette langue.

Depuis le départ de M. Murdoch en juillet dernier, j'ai été le seul agent du gouvernement canadien en Écosse, avec le révd Dr Lachlan Taylor, qui a fait des discours dans plusieurs parties du pays—quelques-uns en présence d'auditoires très-distingués. Le Dr Taylor, indépendamment de ses autres aptitudes, peut comme moi s'adresser aux populations dans leur langue maternelle, le gaélique. Sans la connaissance de cette langue, on ne pourrait dans bien des endroits se mettre en rapport avec les populations. Nous avons fait plusieurs lectures dans lesquelles nous n'avons parlé que le gaélique.

D'après les instructions de M. Dore, je me suis tenu le plus souvent à Glasgow depuis le commencement de juillet. Je m'occupe dans cette ville de l'embarquement des émigrants, etc. Le bureau ici avait été loué par le ci-devant agent, M. Murdoch,

pour jusqu'au mois de mai prochain. Je me suis aussi appliqué à entretenir mes relations avec les montagnards, en visitant les différents districts à des époques fixes. Pendant mes absences de Glasgow, un commis était chargé du bureau.

Depuis un certain temps, je suis en correspondance avec plusieurs grands propriétaires des Highlands, dont les domaines ont un excès de population, et qui seraient disposés à favoriser l'émigration, si l'on prenait des mesures satisfaisantes pour l'organiser sur une grande échelle. J'attends de cette correspondance de très-importants résultats.

Comme je l'ai déjà dit dans un rapport précédent, j'ai eu la permission de revenir au Canada l'automne dernier, pour cause de deuil dans ma famille. Pendant que j'étais au Canada, le département m'a envoyé en tournée faire la visite des émigrants que j'avais acheminés depuis quatre ans vers les provinces d'Ontario et de Québec. Cette tournée a duré longtemps et j'ai été visiter un grand nombre de mes colons dans les comtés de Huron, de Bruce et de Grey, en Ontario, ainsi que dans le comté de Compton, district de St-François, province de Québec. Je suis heureux de pouvoir dire que tous ces émigrés m'ont reçu avec une grande bienveillance, et que partout ils étaient en voie de bien faire et parfaitement satisfaits de leur nouvelle situation. Comme preuve des bons sentiments de ces braves gens à mon égard, je puis mentionner le fait que les colons de Compton m'ont présenté un "testimonial" de prix, lors de mon passage au milieu d'eux. Le compte-rendu de cette présentation se trouve dans le *Sherbrooke News* du 3 février 1876.

Depuis que j'exerce les fonctions d'agent, j'ai pris un soin particulier à me tenir autant que possible en relations avec tous les émigrés que j'ai envoyés au Canada et à me renseigner sur leur condition et leur avancement. Cela a eu le bon effet de faire naître la confiance chez les émigrés et chez leurs parents restés ici, car à moins de connaître un agent d'émigration ou d'en avoir entendu dire des choses favorables, les gens sont généralement portés à s'en méfier. Je reçois fréquemment des lieux les plus éloignés des trois royaumes, des lettres venant de personnes auxquelles des parents et amis passés au Canada ont envoyé mon adresse ou recommandé de venir s'adresser à moi.

J'ai adressé il y a quelque temps des lettres aux maires et autres fonctionnaires des localités dans lesquelles les émigrants envoyés par moi au Canada sont allés s'établir pour la plupart, afin que ces maires et fonctionnaires fissent connaître d'une manière publique et officielle leur opinion sur les émigrés, ainsi que sur le besoin de travailleurs, et sur les chances de réussite des colons, dans leurs endroits respectifs.

Je donnerai ici quelques extraits des réponses que j'ai reçues.

*Extrait d'une lettre de Colin Noble, écuyer, J.P., maître de poste de Stornoway, P.Q.*

"Plusieurs de ceux que vous avez envoyés sont établis aux alentours d'ici; ils paraissent tous bien se tirer d'affaire. Ce sont des hommes robustes et endurcis au travail, qui conviennent bien pour faire des défricheurs. Ils avaient l'habitude de la frugalité et des rudes travaux avant de venir ici, et ils ne se plaignent de rien. Ceux qui sont venus des îles de Lewis, Harris et Uist réussissent particulièrement. Vous nous avez envoyé déjà un certain nombre de colons de ces îles; nous recevrons de ceux-là autant que vous en enverrez.....Ils feront aussi bien ici qu'ailleurs. Les habitants des cinq townships qui nous avoisinent sont en grande partie originaires de l'île de Lewis et des Highlands d'Ecosse. C'est une population sobre et morale. L'argent qu'emploie le gouvernement à faire venir ici de tels colons ne saurait être mieux placé. Tâchez de nous en envoyer d'autres l'an prochain; nous avons tout plein de l'espace pour eux.

*Extrait d'une lettre d'Alex. Ross, écr., maître de poste de Gould, P.Q.*

"Aux alentours d'ici nous avons bon nombre d'émigrés que vous avez envoyés d'Ecosse. Ils paraissent bien réussir. Tous sont allés dans la forêt et travaillent avec une même volonté sur les terres qu'ils ont achetées. Ils se font aisément et

avec contentement à la vie de colons. Si tous les agents d'émigration se donnaient la même peine que vous pour choisir et envoyer des colons comme ceux-ci, nous n'entendrions parler ni d'émeutes ni de chômage des classes ouvrières, dans les villes. Les honnêtes et industrieux montagnards que vous nous envoyez trouvent à s'employer eux-mêmes, et quand ils travaillent sur une terre qui leur appartient, ils savent bien que leur labeur aura une riche récompense. Aucune autre classe d'hommes, je puis dire, n'est plus propre aux travaux du défrichement dans la forêt que celle des vigoureux et énergiques habitants des montagnes et des îles d'Ecosse. Plus il nous viendra ici de ces colons, le mieux ce sera pour nous."

*Extrait d'une lettre de D. Beaton, écuyer, maître de Poste et maire de Whitton, P. Q.*

"Plusieurs des émigrants envoyés par vous se sont établis dans ce voisinage. Tous sont très-satisfaits et font très-bien."

*Extrait d'une lettre de D. McRae, écr., maire de Lingwick, P. Q.*

"Plusieurs familles écossaises des Highlands envoyées par vous, en votre qualité d'agent officiel d'émigration, se sont fixées dans ce township, et je constate avec plaisir qu'elles réussissent bien. Naturellement, elles n'ont pas encore fait fortune, mais à en juger par la détermination avec laquelle elles se sont mises à l'œuvre en commençant à faire des abattis, à se bâtir, et à tout préparer pour se créer un établissement, je n'hésite pas à dire qu'elles seront avant longtemps dans une aisance relative. On ne saurait trouver de meilleurs colons pour cette partie du Canada. Les Écossais conviennent au pays et le pays leur convient également ; dans de telles conditions, le succès est assuré. Je puis vous rendre avec plaisir le témoignage que, dans les rapports que j'ai eus avec ces gens, aucun d'eux ne s'est plaint d'avoir été induit en erreur par vous ; au contraire, tous reconnaissent que vous étiez aussi porté à leur faire voir le côté sombre que le côté brillant du tableau. Plusieurs, en arrivant ici, ont trouvé les choses mieux qu'ils ne s'y attendaient."

*Extrait d'une lettre d'Aeneas McMaster, maire de Hampton, (P. Q.) gérant de la Compagnie canadienne de terres et de crédit de Glusgow.*

"..... Quant aux émigrants que vous avez dirigés ici d'Ecosse, je suis heureux de pouvoir dire qu'ils ne le cèdent en rien, sous le rapport de la moralité et de la bonne conduite, à leurs compatriotes des Highlands et des Îles d'Ecosse.

"..... On rencontre ici des églises aussi fréquemment que dans les Highlands. En l'absence de ministres, les offices religieux sont conduits par les anciens, hommes pieux et doués de qualités propres à cette fonction.

"On a partout les moyens de faire instruire les enfants. Chaque petit établissement a son école, et l'éducation supérieure est donnée dans les villes. Le climat est très-salubre, mais on a de fausses idées à ce sujet dans les vieux pays.

"Les immigrants qui nous arrivent ont comparativement peu à endurer, car ils retrouvent ici des amis et des compatriotes dans l'aisance, qui ont la volonté et le désir de leur tendre la main..... A tous ceux, hommes et femmes, qui ont les aptitudes voulues et l'énergie du travail, je dirai : " Vous serez ici vos maîtres sur des domaines créés de vos mains en quelques années, et vous jouirez d'une indépendance que vous ne sauriez jamais rêver d'acquiescer dans l'ancienne patrie."

Je joins ici deux lettres choisies dans le grand nombre de celles que j'ai reçues des émigrés. La seconde est d'un jeune homme à qui j'avais avancé de mes derniers la somme nécessaire pour payer son passage.

Les témoignages qui précèdent font voir qu'on ne saurait trouver pour peupler le Canada une classe d'hommes qui convienne mieux que les montagnards écossais. Bien que ces émigrants n'apportent que peu ou point d'argent dans le pays, et qu'il soit même nécessaire d'en secourir un certain nombre, ils accomplissent, d'un autre côté, une tâche importante dans le peuplement d'un jeune pays, comme le Canada.

Ce sont eux en effet qui abattent la forêt, œuvre que des hommes riches ont souvent abandonnée après l'avoir entreprise, parce qu'ils la trouvaient à la fois trop longue et trop laborieuse pour atteindre le but qu'ils s'étaient proposé. Ces émigrants sont moraux, forts et robustes, et comme le font observer quelques-uns de mes correspondants, ils ont fait au pays l'expérience des privations et sont d'autant plus propres à lutter contre les difficultés que de nouveaux colons doivent s'attendre à rencontrer à leurs débuts. Une fois fixés, ils ont en vue un objet digne de leurs labours, et persévèrent jusqu'à ce que leur indépendance soit devenue un fait accompli.

La province de Québec a pris un excellent moyen pratique pour encourager la colonisation, en adoptant en faveur des émigrants pauvres, un nouveau système de prêts, établi par les actes relatifs au rapatriement et à la colonisation.

En profitant de ce système et en prenant aussi avantage du système de concessions gratuites d'Ontario et du Manitoba, j'espère pouvoir diriger bientôt sur le Canada un bon nombre d'émigrants des Highlands.

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

ANGUS NICHOLSON,  
*Agent d'émigration, pour l'Écosse.*

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture, &c., &c.  
Ottawa.

#### LETTRES REÇUES D'ÉMIGRÉS.

HURON, COMTÉ DE BRUCE, ONTARIO,  
14 février 1876.

CHER MONSIEUR,—N'ayant pu vous rencontrer lorsque vous êtes venu en Canada, je saisis la présente occasion de vous remercier des bons services que vous m'avez rendus en Écosse. J'espère que cette lettre vous parviendra et que vous m'informerez en réponse si vous allez envoyer ici de nouveaux immigrants. S'il doit nous en venir, je leur recommande à tous de prendre des terres. Je n'ai point pris de terre encore, et je trouve de l'ouvrage tant que je veux en avoir pour subvenir aux besoins de ma famille. Je puis vous rendre le témoignage que j'ai trouvé les choses comme vous m'aviez dit à Lewis qu'elles étaient. J'espère qu'avant un an je pourrai prendre une terre. Si Dieu me prête vie, je me propose d'aller au Sault Ste. Marie au printemps, où l'on me dit que les terres se vendent à des prix très-raisonnables. Tous ceux venus avec moi, qui se sont fixés aux alentours, sont bien portants et réussissent bien. Que ceux qui vivent à l'aise chez eux ne viennent ici que pour aller dans les districts où ils pourront avoir des terres. Dans ce township-ci, il n'est pas facile pour un pauvre homme d'acheter une terre, mais tous peuvent se faire ailleurs un établissement et avoir la satisfaction de se dire : "Je suis chez moi!" Il sera aussi facile aux immigrants de se rendre aux lieux où il y a des terres disponibles qu'il me l'a été à moi-même de me rendre à Goderich. Vous leur indiquerez d'ailleurs les lieux propices. Le Sault Ste. Marie se peuple rapidement et sera sous peu un endroit prospère. Que personne ne redoute la traversée : je suis venu de Glasgow à Goderich en treize jours. Que personne n'ait peur du froid : l'hiver dernier a été très-rigoureux, mais cette année l'hiver que nous avons ici est tout aussi doux qu'aucun de ceux que j'ai passés à Lewis. Je n'ai rien de plus à vous dire pour le présent, et je termine en vous présentant mes salutations respectueuses.

Veuillez croire, etc., etc.,

ANGUS McDONALD,  
(Bureau de poste de Ripley, comté de Bruce, Ont.)  
(Ci-devant de Carloway, Ile Lewis.)

ANGUS NICHOLSON, ECR., STORNOWAY.

LAC MÉGANTIC, 7 octobre 1876.

M. A. NICHOLS N.

CHER MONSIEUR,—Je mets sous ce pli, avec mille remerciements, ce que vous avez payé pour mon passage à ce pays ;—mais je reste très-redevable à votre bonté de tous les pas que vous avez faits pour moi. Je suis heureux de vous apprendre que, depuis deux ans que je suis venu ici, à l'âge de dix-sept ans, sans le sou, j'ai envoyé à mon père plus de trente dollars ; que j'en ai soixante à la banque, après avoir payé le premier terme sur le prix d'une terre de cent acres, et qu'il me reste encore quelques dollars en poche. Je n'ai pas perdu une seule journée par maladie depuis mon arrivée en Canada. Que vous ne cessiez jamais de prospérer, c'est le vœu sincère de

Votre humble serviteur,

FINLAY M'NEIL,

*Ci-devant de Breasclaite, ile de Lewis, Ecosse.*

RAPPORT ANNUEL DE G. R. KINGSMILL, AGENT SPÉCIAL D'IMMIGRATION.

AGENCE D'ÉMIGRATION,

NOTTINGHAM, 10 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire mon rapport pour l'année 1876.

Au commencement de l'année, suivant mes instructions, après avoir assisté à une série d'assemblées dans le Somersetshire, je me rendis dans les comtés du centre, et j'établis mon quartier-général à Nottingham, avec l'intention d'opérer dans les comtés environnants.

Comme les années précédentes, je me suis tenu en communication avec les organisations de travailleurs agricoles, l'expérience ayant montré qu'en agissant de la sorte j'avais adopté le moyen le plus efficace d'arriver aux classes laborieuses accoutumées aux travaux de culture. Avec le concours de la Ligu des travailleurs de Lincoln, j'ai eu des assemblées en différents endroits du Lincolnshire. En 1875, j'avais été en rapport avec cette association, dont les chefs avaient alors secondé mes efforts pour promouvoir une émigration au Canada. Mon travail auprès de la classe agricole a produit des résultats très-considérables, et j'ai le plaisir de constater ici que l'on a reçu des centaines de travailleurs qui sont passés de mon district au Canada en 1875, les rapports les plus satisfaisants. Si, l'année dernière, la demande de bras avait été moyennement bonne au Canada, je suis convaincu que ce district aurait fourni un contingent au moins égal à celui de 1875. Bien que la plupart des émigrants de cette année-là, écrivissent des lettres favorables, ils avaient soin cependant—et c'était en user très-sagement, selon moi—de signaler à l'attention de leurs amis le fait qu'il y avait une crise temporaire au Canada ; et, sans avoir eux-mêmes nul désir d'en partir, ils leur conseillaient d'attendre, pour aller les y rejoindre, que la crise fût passée et que les affaires reprissent vigueur. Par suite, l'émigration du Lincolnshire a été relativement faible en 1876. Mais en présence du travail déjà fait, je compte sur une forte émigration tant de ce comté que des voisins, dès que le besoin de travailleurs se sera accru dans les provinces canadiennes.

J'ai rencontré, dans toutes les parties de mon district, des agents des colonies australiennes. En plusieurs occasions, les ayant entendus parler défavorablement du Canada, j'ai dû combattre leurs assertions par des raisons et des faits. Je suis heureux de dire qu'un sentiment invariable de courtoisie présidait à ces assemblées. C'est une erreur de supposer que les colonies australiennes abandonnent ce champ d'opérations. A la vérité, leurs agents ne sont peut-être pas aussi nombreux qu'auparavant, mais ils poursuivent leur travail de recrutement avec énergie, et offrent à certaines catégories d'émigrants des avantages tout aussi attrayants que ceux que le Canada leur met sous les yeux.

Je n'ai pas borné là mes opérations. Dans le cours de l'année, j'ai été à plusieurs foires et marchés, j'ai distribué un grand nombre de brochures et j'ai donné des renseignements à quantité de jeunes fermiers désireux d'émigrer. Je sais que plusieurs de ceux-ci—qui avaient des moyens—sont allés s'établir au Canada à la suite d'informations reçues ainsi de vive voix. Les assemblées publiques et les conférences, sans aucun doute, produisent beaucoup de bien; selon moi, si l'on pouvait en distinguer les résultats, on verrait qu'elles rapportent les fruits les plus abondants. Toutefois, l'agent expérimenté sait qu'il est souvent aussi très-profitable dans l'intérêt de son service, de se trouver aux foires et aux autres grands marchés, où se rassemblent tant de gens appartenant à la catégorie qu'il doit rechercher la plus; et même d'aller manger quelque-fois aux hotelleries fréquentées par eux. C'est ce que j'ai coutume de faire, et, je puis dire, non sans succès.

Pendant l'année, il y a eu dans mon district plusieurs ventes considérables de bestiaux, auxquelles j'ai assisté. Chaque fois que j'en ai eu l'occasion, j'ai parlé aux gens du grand progrès que l'élevage a fait au Canada pendant ces années dernières, en indiquant les ressources que les nourrisseurs y trouvent, et j'ai distribué des imprimés contenant des relevés de ventes d'animaux qui avaient eu lieu récemment dans les provinces canadiennes. Par ce moyen encore, j'ai tourné vers ces provinces l'attention de plus d'une personne d'expérience et de moyens.

A ce propos, je dirai qu'à Nottingham il y a maintenant deux boutiques où l'on vend exclusivement de la "viande américaine." Quoique toute cette viande passe pour venir des Etats-Unis, je sais que, dans le fait, une bonne partie est de provenance canadienne. Voilà un important commerce, encore à son enfance, qui devra prendre un immense accroissement s'il est mené sagement et encouragé; mais, pour que le Canada ait sa légitime part dans la faveur acquise, il faut, je crois, arriver par quelque moyen à convaincre les marchands de l'opportunité de faire connaître le produit canadien sous ce nom même, au lieu de le comprendre sous la dénomination générale de "viande américaine." Cette viande se vend ici avec facilité; et les jours de marché il y a foule d'acheteurs dans les boutiques. Elle est d'excellente qualité et, comme, en outre, elle se vend environ 25% meilleur marché que la viande anglaise, il s'en fait un grand débit, surtout aux classes travailleuses. Elle commence aussi cependant à paraître sur la table de personnes de la classe moyenne de la société.

Il n'est pas besoin d'appuyer davantage sur l'importance à attacher à l'encouragement de ce nouveau commerce, qui croît de mois en mois, et qui deviendra avec le temps une source considérable de profits pour le producteur canadien. Ce que j'y vois de plus remarquable, c'est ce fait, qu'il est propre à ôter de l'esprit des Anglais de fausses idées à l'égard du climat et du sol du Canada. La grande majorité des gens de ce pays (l'expérience me l'a appris) s'est longtemps imaginée que, durant six ou huit mois de l'année, toute la surface de notre pays était couverte de neige et de glace. On ne concevait point que notre terre fût capable de fournir d'aussi bonne viande de bœuf et de mouton que celle que donnent les pâturages d'Angleterre. Mais à présent que nos viandes sont exposées ici aux regards, à côté des viandes anglaises, et se vendent meilleur marché qu'elles, il est probable que l'on va changer de sentiment et reconnaître que le Canada est un pays favorable aux élevages et à la culture. Ainsi, par suite de ce nouveau commerce, nous pouvons nous attendre à voir s'y porter, dans un avenir prochain, une nombreuse émigration d'éleveurs de bestiaux et de cultivateurs, qui sont les meilleures catégories de colons que nous puissions nous procurer, celles qui méritent tout l'encouragement possible de la part du gouvernement.

Pendant une partie de l'été, j'ai été occupé à préparer, à la demande de l'agent-chef en résidence à Londres, un livre sur le Canada, destiné à être vendu et distribué aux fermiers et à d'autres en Angleterre. Jusqu'ici nous n'avons eu que de courtes brochures, qui, quoique utiles en leur genre, ne renferment pas assez de détails, cependant, pour les meilleures classes auxquelles s'adresse notre propagande. La brochure, avec ses faits, tous condensés, comprenant les taux des salaires, le prix de la vie, etc., convient bien pour le travailleur agricole ordinaire; mais elle est inutile au fermier et au capitaliste anglais. A ceux-ci, il faut quelque chose de plus élevé, de plus complet, de plus avancé. Quelques-unes des colonies australiennes ont fait

paraître un ouvrage de ce genre, il y a déjà plusieurs mois. On le trouve à tous les étalages de livres dans les gares de chemins de fer des trois royaumes. Il n'est pas cher, et je suis sûr que la somme dépensée pour le publier est de l'argent bien employé, car il a dû décider bien des gens à émigrer dans la colonie dont il décrit les avantages. Le Canada, depuis longtemps, avait besoin d'un livre semblable, et conformément à des instructions spéciales, j'avais entrepris d'en préparer, au mieux de ma faible capacité, certains chapitres, le reste de l'ouvrage devant être écrit en Canada. Après mes opérations terminées, je me suis rendu au Canada, où j'ai mis les manuscrits en état d'être livrés à l'impression; puis, ayant laissé l'ouvrage entier au département, je suis revenu en Angleterre; et, après avoir avisé de mon retour l'office principal, à Londres, j'ai repris mon travail de propagande dans mon district, en continuant de faire de Nottingham le centre de mes opérations.

Il me fait plaisir de pouvoir dire, d'après une expérience de plus de quatre années, que le Canada est infiniment mieux connu, et bien plus généralement, aujourd'hui qu'à l'époque où j'ai commencé mon travail. Dans les districts ruraux, de même que dans les villes et les villages, on a maintenant, assez communément des idées à peu près justes de la position de ce pays, de ses ressources et de ses capacités. Cette amélioration est due aux imprimés répandus en abondance, aux conférences tenues en différents lieux, aux lettres adressées à la presse, aux rapports des émigrés, au commerce, aux relations croissantes entre le Canada et la mère-patrie. On peut compter, cela n'est pas douteux, que l'afflux d'émigrants anglais augmentera à proportion que notre pays sera mieux connu ici d'un plus grand nombre de personnes. Tout Canadien a donc le devoir de seconder les agents du gouvernement dans leur œuvre, en les aidant à répandre au dehors les renseignements en son pouvoir sur son pays. Beaucoup, cependant, qui pourraient servir grandement de la sorte et leurs propres intérêts et ceux du Canada, négligent une excellente occasion de le faire. Je veux parler de ceux qui envoient en Angleterre des productions et produits canadiens. Pas un sur vingt ne met sur la caisse ou la boîte une étiquette qui indique que la marchandise est "canadienne."

Le mot *Canada* devrait toujours s'y voir en lettres apparentes. Aujourd'hui, notre fromage, notre beurre, nos conserves de saumon et de homard, d'autres articles exportés en Angleterre, passent presque en totalité pour provenir des Etats-Unis. Si nous voulons que notre production jouisse du mérite qui lui revient, faisons connaître nos exportations, qu'elles se présentent sur les marchés avec le nom canadien. Je sais que ces observations ont déjà été exprimées, mais l'importance du sujet me permettait de les rappeler ici.

Si le commerce, les affaires en général reprennent de l'activité au Canada, attendons-nous à une forte émigration d'Angleterre, cette année, quoiqu'il ne soit pas probable qu'elle égale en nombre celles de quelques-unes des années passées. Pour ce qui regarde l'Angleterre, les circonstances sont favorables à l'émigration. Les salaires des travailleurs sont tombés bien au-dessous d'une modicité raisonnable; et tandis que les fermiers ont à payer des redevances très-élevées, ils reçoivent, pour leurs produits, moins que les prix ordinaires. Il y a dans le pays un immense surplus de capitaux qui cherche à se placer; et le commerce, dans plus d'une de ses branches les plus importantes, est mal assuré. Cet ensemble de circonstances paraît de nature à porter certaines portions du peuple anglais, soit à émigrer au delà des mers, soit à engager de l'argent en des placements plus profitables dans d'autres contrées. Le Canada, sa prospérité venant à renaître, est sûr de recevoir sa part d'émigration et de capitaux. Toutefois, à mon humble avis, les agents ont le devoir d'agir avec discernement et prudence, en prenant garde de n'engager à émigrer que des personnes telles qu'il en faut au pays. De la bonne sorte, nous n'en saurions trop avoir; mais un seul émigrant mal choisi, un seul homme inutile et mécontent qu'on enverrait au Canada, ferait, par ses lettres à la presse et autrement, un mal que ne pourraient pas compenser, entièrement les rapports favorables d'une douzaine de colons en voie de prospérer.

J'ai l'honneur d'être, etc., etc.

A l'honorable

Ministre de l'agriculture, Ottawa.

G. R. KINGSMILL.



## RAPPORT ANNUEL DE M. THOMAS POTTS, AGENT SPÉCIAL D'ÉMIGRATION.

CLIFTON, 31 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre un compte-rendu de mes opérations pendant l'année courante. Comme j'ai régulièrement adressé au département des rapports mensuels contenant les détails de mon travail, je crois pouvoir être succinct dans celui-ci.

Au commencement de l'année, en présence de la crise commerciale en Amérique, et du grand nombre d'émigrés qui revenaient des Etats-Unis, et dont le retour devait naturellement produire un effet défavorable sur les classes émigrantes, je prévoyais bien que l'émigration serait faible. Cependant, pour avoir le sentiment d'autres personnes là-dessus, j'avais envoyé une circulaire à nombre d'agents de steamers dans cette partie du pays, que je savais être, par l'intérêt qu'ils prenaient à ce mouvement, en état d'exprimer une opinion; dans cette circulaire je leur demandais quelle conjecture ils formaient sur l'émigration de la campagne prochaine. Ils ont été unanimement d'avis qu'elle serait peu considérable. Et quoique je sache qu'une expression d'opinion n'est guère à sa place dans un rapport court comme celui-ci, je me permets d'ajouter que je crois que l'émigration est descendue à son point minimum et que nous pouvons maintenant nous attendre à en voir remonter le chiffre.

Dans les premiers mois de l'année, alors que les choses n'étaient pas encore bien arrêtées et que l'on ne savait pas positivement quels seraient les taux de passage, ou quelle assistance effective serait accordée par les gouvernements du Canada et d'Ontario, nous avons commencé nos opérations en faisant des arrangements pour le transport de différentes troupes d'émigrants à des dates fixes, dans l'espérance que l'assistance gouvernementale serait la même que celle de l'an dernier. Le premier départ devait avoir lieu le 31 mars, et déjà nous avions une liste de près de deux cents émigrants pour la première troupe, lorsque, je regrette de le dire, la soudaine élévation des prix sur les steamers, jointe à la suspension de la bonification d'Ontario, a arrêté le départ de la presque totalité de cette troupe et paralysé ultérieurement tous nos efforts.

Je me suis enquis, cette année, de la manière dont les agents de steamers disposaient de nos brochures canadiennes. Je savais d'expérience que la remise d'approvisionnements de ces imprimés à tous les agents de steamers et secrétaires d'associations de travailleurs, indistinctement, avait ce résultat que quantité d'exemplaires étaient perdus, j'entends pour l'objet qu'on se propose par leur dissémination, faute d'être distribués. Je me suis donc fait un devoir spécial, dans mes courses, de voir combien il en restait entre les mains de ces agents, et de les faire distribuer; j'ai bien répandu de la sorte de six à huit mille exemplaires de ces brochures.

Aux assemblées publiques, aux expositions de bestiaux et dans toutes les autres occasions propices, j'ai non-seulement distribué ces brochures, mais je me suis appliqué à montrer aux fermiers à baux les avantages que notre pays offre à ceux de leur état.

L'importation de plus en plus active des bestiaux canadiens, dont la qualité, comme les Anglais sont obligés de le reconnaître, n'est nullement inférieure à celle de leur propre bétail, nous fournit un autre moyen d'agir sur l'esprit des fermiers et des marchands de bestiaux, en témoignant que notre pays est éminemment favorable pour leurs opérations; moyen dont nous n'avons jamais manqué de nous servir aux assemblées que nous avons tenues dans le comté de Devon, le révérend Dr Taylor et moi, avec un succès dont les journaux ont longuement rendu compte.

Pendant le cours d'une longue série d'assemblées tenues dans les comtés de Devon, Dorset et Somerset, je me suis souvent entretenu avec des cultivateurs ayant des frères, des fils ou des filles qui avaient émigré au Canada, après avoir entendu mes conférences dans ces mêmes localités quelques mois auparavant; et j'ai eu la vive satisfaction d'apprendre d'eux, et souvent même de voir de mes propres yeux, que les lettres de ces émigrés étaient des plus encourageantes. Je n'ai ni entendu citer ni vu aucune

lettre défavorable; d'où je conclus que les individus qui sont passés au Canada étaient de la bonne catégorie de colons, et que je n'avais pas exagéré les avantages offerts par notre pays à ceux-là, qui sont capables et ont la volonté de travailler. J'ai regretté de ne pouvoir, comme l'an dernier, faire imprimer de ces lettres sur feuilles volantes pour les distribuer à profusion par tout le district. Nombre de jeunes et robustes travailleurs agricoles de ce district seraient allés au Canada si le prix du passage avait été pour eux le même que celui de l'année dernière.

Au mois d'octobre, j'ai été à Inverary, à la demande du révérend Dr Taylor, pour assister à une assemblée présidée par le marquis de Lorne. Elle s'est tenue à l'église paroissiale, et a été fort intéressante. J'ai eu l'honneur de vous en rendre compte dans mon rapport d'octobre.

Elle a été suivie d'une série d'autres assemblées que j'ai tenues dans le comté de Cornwall, en compagnie du rév. Dr Taylor; à peine avons-nous pu une seule fois trouver une salle assez grande pour contenir la foule, et des centaines de personnes par cette cause n'ont pu entendre nos conférences. En présence de la situation languissante de l'industrie minière et de la rareté générale de travail, la classe intelligente exprimait l'opinion que quantité de gens seraient contraints par la nécessité d'émigrer au printemps, et que nous étions venus à point pour leur indiquer où aller. Aussi ai-je l'espoir de voir une émigration considérable partir du comté de Cornwall dans le courant de l'été prochain.

J'ai parlé devant cinquante assemblées, de 100 à 8,000 personnes, en plein air, dans les conditions les plus diverses, tantôt devant une modeste réunion, par une froide nuit de pluie mêlée de grésil de l'hiver anglais, tantôt ayant sous les yeux le magnifique spectacle d'un concours de 8,000 personnes, durant une brillante après-midi d'été, dans un antique amphithéâtre romain, qui semblait quelque Colysée construit pour cette grande affluence. J'ai aussi parlé vingt-sept fois dans des *halls* et des édifices publics; c'était quelque fois dans une salle de club de village, où un simple travailleur agricole occupait le fauteuil; un jour, ce fut sous la présidence du marquis de Lorne, dans une belle église paroissiale, où vient souvent s'agenouiller la royauté. En toutes ces occasions, j'ai eu le plaisir d'exposer les ressources, les capacités de notre pays, ayant soin de me mettre autant que possible à la portée de tout mon auditoire, afin de faire comprendre même au travailleur agricole le plus ignorant la nature des avantages que le Canada offre au laboureur, et de le convaincre que, s'il a l'énergie et l'ambition de profiter de ces avantages, il y aura bientôt amélioré le sort de sa famille comme le sien. Je me suis aussi efforcé de désabuser les plus intelligents de leurs préjugés en leur montrant que nous avons un pays aussi favorable aux classes émigrantes des Îles Britanniques qu'aucun autre qui soit au monde.

J'ai fait distribuer aux expositions de bestiaux qui se tiennent à Noël, à Bristol et à Bath, une excellente petite brochure récemment publiée par M. Dore sur le bétail canadien, et destinée plus particulièrement aux fermiers et aux éleveurs de bestiaux. J'en ai envoyé aussi des paquets à quelques agents de steamers, sur qui je pouvais faire fonds, dans les districts agricoles des comtés de Somerset, Dorset et Devon.

Permettez-moi d'ajouter, en terminant, que j'ai donné toute l'assistance en mon pouvoir à M. J.-W. Down, pour l'établissement des familles colonisées au Manitoba, sur les terres de la Réserve récemment créée par le gouvernement.

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

THOS. POTTS.

A l'honorable  
Ministre de l'Agriculture,  
Ottawa.

## RAPPORT ANNUEL DE M. THOMAS GRAHAME, AGENT SPÉCIAL D'ÉMIGRATION.

CARLISLE, 27 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser le compte-rendu de mes opérations relatives à l'émigration pendant l'année 1876.

Dans les premiers mois de la campagne, j'ai visité principalement les comtés de Selkirk et de Peoble, et différentes localités de ceux de Darham et d'York; et depuis, j'ai parcouru une grande partie des comtés de Wigton, Kircudbright, Roxburgh et Berwick, en Ecosse, ainsi que du Westmoreland et du Northumberland, en Angleterre.

J'ai tenu beaucoup plus de cent assemblées, qui, pour la plupart, ont été fort suivies; et j'ai distribué une quantité considérable de brochures, d'imprimés, etc., tant dans ces assemblées, à des expositions, etc., que par la poste. J'ai constaté très-souvent que j'obtenais bien plus de fruit de mon travail de propagande dans les simples villages ruraux que dans les bourgs ou les villes; et mon succès était d'autant plus marqué que les localités se trouvaient plus éloignées des chemins de fer et des grands centres. Dans les villes, même lorsque les assemblées sont nombreuses, elles se composent presque toujours de gens n'ayant aucune intention d'émigrer, qui sont là par pure curiosité, pour entendre ce qu'on va dire. Au contraire, dans les localités rurales, je trouve souvent une bonne partie de mon auditoire déjà en disposition d'émigrer s'il s'en offrait quelque occasion satisfaisante. Le seul avantage, selon moi, des assemblées tenues dans les villes, c'est le moyen qu'elles nous donne, quand les journaux sont favorables à l'émigration, de répandre dans les cantons circonvoisins un bon compte-rendu des conférences. Mais il n'est pas rare que les journaux refusent de favoriser le mouvement d'émigration, et il faut alors se servir d'autres moyens pour disséminer les renseignements.

J'ai toujours fait en sorte, partout où j'allais, d'obtenir le concours de personnes influentes; et souvent des membres du clergé, de grands propriétaires ou des hommes de profession, pour montrer l'intérêt qu'ils prenaient à mon œuvre, ont présidé mes assemblées. Inutile d'appuyer sur l'avantage que me procurait auprès de l'auditoire ma présentation par des personnes de cette considération.

La nouvelle brochure sur le Manitoba est, je crois, bien supérieure à toutes celles qui l'ont précédée; et je ne doute pas qu'elle ne produise d'heureux résultats dans les lieux où on la distribuera d'une bonne manière. La petite brochure: "*Stock raising and Pedigreed Cattle in Canada*," destinée spécialement à être distribuée aux expositions et aux foires, sera aussi très-utile.

D'après mon expérience des années passées, je pense qu'il est fort important que le "programme" de chaque année, pour ce qui concerne l'assistance, etc., soit connu, dès l'automne précédent ou tout au moins avant le 1er février; autrement, il arrive que les travailleurs agricoles avec famille nombreuse, qui voudraient émigrer et n'ont que de très-petits moyens, de crainte de n'avoir pas de quoi payer toute la dépense du voyage, se rengagent en mars et avril pour les six mois de printemps et d'été; et voilà des colons perdus, pour au moins une année. Or, si par avance ils avaient l'assurance de pouvoir émigrer en payant des prix de transport réduits par une subvention, beaucoup d'entre eux feraient leurs préparatifs de départ sans différer, sachant qu'ils peuvent former une somme d'argent suffisante pour le transport de toute la famille.

Il serait aussi très-avantageux, selon plusieurs personnes, de faire publier, tous les ans, une liste aussi complète que possible des terres à vendre dans les différentes provinces canadiennes, avec description de chaque immeuble. Cela se pratique avec succès, je crois, dans les États du sud et ailleurs.

J'ai reçu un grand nombre de lettres de gens partis de ce district pendant ces années dernières; pas un n'exprime de mécontentement. Un de ces émigrés, établis à Muskoka depuis trois ans, s'applaudit chaleureusement d'avoir été y fixer sa demeure.

Je rencontre dans plusieurs localités des personnes qui voudraient émigrer au Canada, mais qui sont arrêtées par l'idée qu'elles iraient dans une contrée sauvage, nouvelle, et qu'elles ne connaîtraient aucun des colons au milieu desquels on les installerait. Pour elles, le groupement en colonie serait un puissant moyen d'attraction, et, si quelque plan de cette nature était possible, sa réalisation aurait, je crois, les résultats les plus satisfaisants. Les habitants de ces comtés sont très-généralement à l'aise; fort peu même des travailleurs agricoles qui émigrent ont besoin d'assistance, les salaires étant ici bien meilleurs que dans le sud; cet état de choses faciliterait encore la formation d'un plan de colonisation pour eux.

Je me suis fait un devoir, particulièrement pendant les mois d'été, de visiter autant de petits fermiers à baux qu'il m'a été possible, et de leur donner des informations sur les parties de notre pays nouvellement ouvertes à la colonisation. Il y en a eu beaucoup, dans les comtés de l'ouest de l'Angleterre et de l'Ecosse, de mis hors de leurs fermes récemment, par des propriétaires qui voulaient avoir moins de fermiers et de plus grandes fermages; je ne sache pas une meilleure classe de colons pour une contrée nouvelle. Nombre d'entre eux ont des sommes d'argent considérables; tous les autres ont quelque argent; et ils sont accoutumés, eux et leurs familles, à fortement travailler. Plusieurs ont un vif désir d'aller au Manitoba, surtout depuis les rapports favorables venus de cette province; et si l'on prend en leur faveur les mesures que j'indiquais dans ma lettre du mois de février dernier, laquelle a obtenu l'approbation du Département, je suis certain qu'il y aura, l'année prochaine, un fort courant d'émigration de colons de cette catégorie vers nos provinces occidentales.

Il n'est pas douteux que la stagnation des affaires au Canada, l'an dernier, a eu un effet de ralentissement sur l'émigration; ajoutez à cette cause les rapports peu satisfaisants reçus du Manitoba en 1875; mais, en raison de la meilleure situation du commerce, des belles récoltes faites cette année au Manitoba, et par-dessus tout de la grande agglomération de travailleurs qui s'est produite ici depuis quelques années, on peut s'attendre en Canada à recevoir une forte émigration dans le cours de l'année prochaine.

J'ai été à plusieurs foires, expositions et ventes pendant l'été, et j'y ai rencontré des Canadiens qui venaient acheter des bestiaux et qui m'ont aidé à distribuer sur les lieux des brochures, etc. On continue de faire des achats considérables de bétail dans ce district pour différentes parties du Canada; et j'ai souvent l'occasion de fournir d'utiles renseignements à des éleveurs canadiens, et de leur procurer, pour prendre soin de leurs animaux pendant le transport, des aides, qui restent ensuite presque tous dans notre pays.

En somme, mon travail a été fructueux, puisqu'il a eu pour résultat de gagner un nombre considérable d'émigrants de diverses catégories, mais plus particulièrement de travailleurs agricoles et de petits fermiers avec familles, à aller au Canada pour s'y établir.

J'ai reçu des lettres d'une foule de gens me demandant des renseignements sur les provinces canadiennes, avec l'intention, presque toujours, de se rendre dans notre pays, si mes renseignements satisfaisaient leurs désirs. De tous les imprimés que je distribue, les plus recherchés sont les cartes. Il se trouve souvent à mes assemblées des Canadiens, qui, en confirmant mes paroles, comme ils le font toujours, en augmentent singulièrement l'effet; car en maintes localités rurales on n'a nulle notion sur ce qui est en dehors de la Grande-Bretagne. J'ai continué d'aller donner des conférences, selon l'occasion, dans des endroits où j'avais fait des assemblées quelques années auparavant, et j'ai obtenu ainsi de très-bons résultats: comme il était parti dans l'intervalle plus d'un émigrant de ces mêmes lieux, on y avait par suite un plus grand désir de m'entendre de nouveau.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

THOMAS GRAHAME.

A l'honorable

Ministre de l'Agriculture,  
Ottawa.

## RAPPORT DE M. S. CAPPER, AGENT SPÉCIAL D'ÉMIGRATION,

BUREAU DU GOUVERNEMENT CANADIEN,  
17 PRINCESS STREET, MANCHESTER, 1er janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter un compte-rendu succinct de mon travail, comme agent spécial d'émigration, pendant l'année dernière.

J'ai reçu 1,600 lettres, auxquelles j'ai répondu; et j'ai donné de vive voix des renseignements à près de 4,000 personnes qui se sont adressées à moi. A cause de la crise qui s'est produite dans plusieurs branches d'industrie, je me suis appliqué à promouvoir une émigration parmi les fermiers, les travailleurs agricoles et les servantes seulement. Au commencement du printemps, j'ai gagné plusieurs fermiers à aller au Manitoba, et ils ont écrit depuis qu'ils étaient bien contents d'avoir pris ce parti; deux d'entre eux se louent beaucoup de la complaisance des agents du gouvernement. J'ai aussi envoyé deux familles de cultivateurs dans le comté de Missisquoi, province de Québec. Tous ces émigrés sont en voie de prospérer. Je n'en ai aidé aucun, que de mes avis.

Je suis heureux d'avoir à dire que, sur le nombre des travailleurs agricoles et des servantes expédiés de ce bureau, pas un seul n'a écrit, à ma connaissance, une ligne qui ne fût pour vanter le pays et exhorter ses amis à s'y rendre.

Pendant l'année, j'ai donné plus de 200 conférences en Irlande, à l'île de Wight, et dans le nord, le centre et le sud de l'Angleterre; j'ai pu de la sorte exposer tous les avantages du Canada à 150,000 personnes au moins.

Pendant les mois d'été, j'ai fait distribuer des brochures à des expositions agricoles dans le Lancashire et le Cheshire; j'ai mis en circulation près de 30,000 brochures et imprimés.

Il a été adressé au bureau plusieurs demandes de renseignements sur les actions et obligations de diverses compagnies et corporations canadiennes; et j'ai pu faire placer par mes avis des capitaux en Canada.

J'ai eu l'occasion d'être fort utile aux manufactures canadiennes, notamment à celles de Sherbrooke et de Guelph.

Il m'a fallu user de beaucoup de vigilance pour empêcher les émigrations peu convenables au Canada: et il est arrivé souvent que la Nouvelle-Zélande et d'autres pays ont eu le fruit du travail des agents du gouvernement canadien, parce qu'ils ont pu l'emporter sur nous par l'assistance qu'ils donnaient à des gens qui eussent fuit d'excellents colons au Canada, mais qui n'étaient en état de payer aucune partie de leur passage.

Il y a apparence que l'émigration sera plus forte pendant la campagne prochaine qu'elle ne l'a été en 1876.

Je ne veux pas terminer ce rapport sans rendre à l'agent-chef à Londres, le témoignage de ma gratitude pour le concours empressé et bienveillant, pour les conseils pratiques qu'il m'a donnés toutes les fois que j'ai dû recourir à lui.

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

SAMUEL CAPPER.

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture.

## RAPPORT ANNUEL DE M. H.-J. LARKIN, AGENT À DUBLIN.

13 EDEN QUAY, DUBLIN, 28 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter un exposé des opérations à cette agence pendant l'année qui prend fin.

J'ai vaqué régulièrement aux affaires de mon service, sous les ordres immédiats de l'agence principale à Londres, recherchant les personnes en disposition d'émigrer, (il en vient un grand nombre à la ville), leur expliquant les avantages que notre Dominion offre aux émigrants sobres et industriels des catégories convenables, et remettant à chacune d'elles un paquet de brochures pour qu'elle les fit circuler parmi ses amis et ses voisins, et fût elle-même trouver plus amplement dans ces écrits les renseignements officiels dont elle avait besoin.

Je me suis occupé aussi du soin de répondre aux lettres et de fournir dans mes réponses des informations à la portée de ceux qui m'écrivaient; et quand j'ai pensé qu'une visite personnelle dans quelque localité éloignée serait désirable et avantageuse, je l'ai faite en laissant au bureau une personne chargée par moi de délivrer des brochures et de dire aux gens de m'écrire s'ils voulaient avoir d'amples détails.

J'ai dû étendre mon attention d'une manière plus spéciale aux localités méridionales de ma circonscription, après la révocation de mon ex-collègue (M. Talbot); et j'ai visité les principaux agents de steamers, fort utilement pour le Canada, les ayant trouvés bien disposés à prêter généralement leur concours.

Je me suis conformé à la stricte injonction de ne porter ou encourager à émigrer que les bonnes servantes, les travailleurs agricoles robustes et exercés, et par dessus tout, comme de raison, les personnes possédant des capitaux, auxquelles j'ai conseillé fortement de profiter de ce temps favorable pour placer leur argent en fonds de terre et propriétés immobilières, tandis que j'engageais tous les autres à attendre une année de crainte d'éprouver du désapointement à leur débarquement, surtout s'ils étaient pauvres et avaient de petits enfants.

Je puis dire que j'ai influé dans la détermination d'un bon nombre de personnes, qui ont emporté avec elles des sommes d'argent considérables converties en traites sur des banques par mon intermédiaire; j'ai reçu des lettres de la plupart d'entre elles, qui me disent être contentes des placements et taux d'intérêt au Canada, comparativement au taux de 1 % que les banques d'ici ont accordé, cette année, sur les dépôts.

J'ai recruté quelques capitalistes pour Victoria (Colombie-Britannique), qui effectuent maintenant des entreprises de fournitures de saumon frais en boîtes et de saumon salé pour des maisons de Londres, en faisant de bons profits; et, à leur exemple, il y a ici quelques officiers retirés de l'armée et de la marine, ayant des familles nombreuses, qui se préparent à émigrer à la Colombie-Britannique, dont ils préfèrent le climat doux à celui des parties plus septentrionales du Canada.

Cette année, comme tous les ans depuis 1872, j'ai envoyé au Manitoba plusieurs bons colons avec des moyens, entre lesquels je mentionnerai M. R.-S. Pelly, qui a emmené sa famille et de ses amis et voisins du comté de Galway (son lieu natal), en avançant à ceux-ci toutes leurs dépenses jusque chez lui, au Fort-Pelly. Ses lettres m'ont été très-utiles: elles ont encouragé beaucoup d'autres personnes à le suivre et à acquérir autant de terre que leurs moyens le leur ont permis auprès des concessions gratuites qu'elles avaient obtenues dans cette province.

J'ai répandu dans un large rayon toutes les brochures relatives au Manitoba, et plus particulièrement celle qui m'a été envoyée dernièrement par M. Dore, laquelle contient les témoignages recueillis par le comité spécial de l'immigration et de la colonisation, à la Chambre des Communes du Canada, pendant la session de 1876; comme beaucoup de témoignages viennent de membres de notre législature, cette brochure attire fortement l'attention et les plus sceptiques, après l'avoir lue, restent convaincus des grands avantages que cette province possède pour l'émigrant européen.

Parmi nos émigrants irlandais, je trouve un désir général d'obtenir des terres de prairie plutôt que des lots boisés ; ce sentiment est dans beaucoup de cas une suite des efforts faits par les agents américains, depuis des années, pour exagérer les travaux et les frais de défrichement dans nos régions forestières du Canada ; j'augure de là qu'il se produira une forte émigration à nos nouveaux territoires du Nord-Ouest dès que nos chemins de fer seront achevés, si l'on a soin de répandre largement toutes les informations utiles sur leurs ressources.

Je constate que le courant de l'émigration se détourne de New-York et des autres Etats-Unis, pour se diriger vers les colonies australiennes et la Nouvelle-Zélande, qui offrent la gratuité du passage ; en sorte que nous n'aurons pas, quand nous recevrons l'ordre de recruter de plus forts contingents de colons pour le Canada, les anciennes difficultés contre lesquelles nous avons à lutter, lorsque sur dix personnes venant nous consulter, nous en trouvions neuf qui avaient déjà leur pensée fixée sur les Etats-Unis, où étaient allés tant de leurs amis partis avant elles, et qui entendaient impatiemment notre conseil de tourner leur attention vers le Canada. Déjà l'on recherche avec intérêt les informations sur notre pays.

Le succès des opérations de recrutement dépendra maintenant des perspectives encourageantes que nous pourrons honnêtement offrir, en ce qui regarde le salaire et le travail ; car quantité de personnes n'attendent qu'un avis engageant pour faire leurs préparatifs et s'embarquer.

Tous les émigrés de cette agence écrivent à leurs amis au pays natal que les agents d'immigration du gouvernement canadien leur ont témoigné beaucoup d'attention et de complaisance jusqu'à leur placement ou leur établissement ; ce qui nous fournit l'occasion de faire ressortir plus fortement le grand avantage de ces soins bienveillants, par une comparaison avec ce qui a lieu en d'autres pays où l'émigrant est laissé entièrement à la merci de tous les escrocs qui viennent l'entourer.

Je me permets de faire remarquer respectueusement que la publication de bons "Registres des terres" en feuilles, avec description des fermes et biens-fonds à vendre dans toute l'étendue du Canada, serait très-avantageuse à ce pays, et nous sauverait un grand trouble, celui de fournir des informations de ce genre, qui ne sauraient être ni aussi complètes ni aussi sûres que le seraient des listes émanées de votre département.

Je viens de recevoir une petite brochure de M. Dore : "On Stock Raising and Pedigree of Cattle in the Dominion of Canada, 1876," que j'estime des plus utiles et tout-à-fait propre à être répandue dans ma circonscription.

Je ne puis clore ce compte-rendu sans ajouter que j'ai tiré beaucoup de profit du livre écrit par M. Peter O'Leary sous le titre de : "Travels and Experiences in Canada, the Red River Territory, etc.," ainsi que de plusieurs de ses lettres, si sages et si opportunes, publiées dans le *Irish Press* sur la position et les avantages dont l'émigrant irlandais est appelé à jouir dans notre jeune et libre Domaine ; livres et lettres qui ont attiré l'attention du public, ce dont ils étaient dignes sous tous les rapports, venant d'un ouvrier qui s'adresse à "ses parents et amis", et décrit si bien ce qu'il a visité et observé, pour leur profit et leur instruction.

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

H. J. LARKIN.

A l'honorable,  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

## RAPPORT ANNUEL DE M. CHAS. FOY, AGENT À BELFAST.

11, CLAREMONT STREET,  
BELFAST, 10 janvier 1877.

MONSIEUR,—Tout en regrettant d'avoir à vous dire que l'émigration de cette partie de l'Irlande a été faible en 1876, je m'assure, par un coup d'œil jeté sur les relevés statistiques des commissaires d'émigration du gouvernement impérial, que le Canada a reçu, en proportion du chiffre total de l'émigration à toutes les parties du monde, autant d'émigrants que les années précédentes. A l'exception d'une seule colonie, la Nouvelle-Zélande, l'émigration a été presque nulle aux différentes colonies anglaises et aux Etats-Unis. Comme je l'ai mentionné dans un rapport antérieur, le gouvernement de la Nouvelle-Zélande a accordé une grande concession de terres, qu'on dit être d'excellente qualité, à un particulier du nord de l'Irlande : les lettres de plusieurs colons parlent de la manière la plus avantageuse de l'extrême fertilité du sol, de tout ce qu'ils en obtiennent et des très-riches récoltes de la Nouvelle-Zélande. Grâce à cette brillante peinture, et grâce aussi à la gratuité du transport, la Nouvelle-Zélande a eu des émigrants de cette partie-ci de l'Irlande; mais je suis fondé à croire qu'en 1877, les efforts de cette colonie, relativement à l'émigration seront bien restreints; de fait, d'après la déclaration du premier ministre du nouveau gouvernement, il n'est pas douteux qu'elle ne sera pas en état de continuer la très considérable dépense qu'elle faisait pour cet objet. J'estime, d'après les traités passés pour le transport des émigrants, que chacun de ceux-ci coûte à la Nouvelle-Zélande au moins £20 sterling.

En 1870, j'ai représenté au ministre de l'agriculture de la province d'Ontario, alors en fonction, la convenance qu'il y avait à allouer un ou deux townships de bonne terre pour y faire un établissement d'émigrants du nord de l'Irlande. Si ce lotissement était encore possible, je crois que ce serait le meilleur moyen d'avoir de ce pays un bon nombre de colons de la classe agricole. Si, par exemple, cinquante ou soixante, ou même vingt familles, ayant ensemble ici des rapports d'amitié, émigraient en un seul corps, le départ n'amènerait point pour elles de séparation pénible, et elles n'auraient pas à éprouver la souffrance de l'isolement au milieu d'étrangers; puis ces vingt familles en auraient bientôt décidé vingt autres à les aller rejoindre; et en prospérant, comme le font presque toujours les colons sortis du nord de l'Irlande, chaque individu deviendrait pour moi un utile auxiliaire, qui témoignerait de la véracité de mes assurances.

Pendant les derniers mois de l'année, j'ai, sous votre autorisation, publié, en forme de brochure, des lettres écrites par des émigrés et d'autres informations pour les fermiers en Irlande. Dans mon dernier rapport, je conjecturais que les récoltes seraient bonnes; en quoi je ne faisais que répéter ce que j'entendais dire à tout le monde. Le résultat a montré combien l'homme voit peu avant dans l'avenir. Presque toutes les récoltes ont été chétives; celle des pommes de terre a seule fait exception, ayant été très-abondante; mais, deux ou trois mois plus tard qu'en aucune année depuis l'époque où cette récolte manqua pour la première fois, la fatale maladie a apparu, et maintenant encore les pommes de terre pourrissent dans les maisons. Dans une de mes tournées, je me trouvais, au commencement de ce mois, à une petite ville pendant la tenue des sessions trimestrielles; un clerc d'attorney m'a dit qu'un seul huissier avait signifié un millier de "bills" civils, et il y a trois de ces officiers ministériels dans ce ressort; si les deux autres ont fait la moitié de ce nombre de significations—cinq cents chacun—il y aurait donc eu deux mille sommations de signifiées dans le voisinage d'une ville de moins de deux mille âmes. J'ai bien répandu ma brochure, et j'ai distribué un assez gros paquet d'exemplaires d'une brochure sur le Manitoba, qui m'avait été envoyé par M. Dore. Dans mes conversations avec les fermiers, je tire parti des fausses conjectures que nous avons formées sur les récoltes. Je leur représente que si, au Canada, les cultivateurs ne peuvent pas toujours compter sur d'abondantes récoltes, au moins sont-ils sûrs—quand même la



Providence enverrait deux ou trois mauvaises années—de ne pas voir d'huissiers, leurs poches bourrées d'exploits d'expulsion, aller frapper de porte en porte; le cultivateur canadien, propriétaire de sa ferme, peut se tirer de deux ou trois années de mauvaise récoltes avec un peu d'aide de la part des marchands. Ces observations ne sont pas sans effet, notamment sur les fils et les filles des fermiers, et, autant que je puis le prévoir, il y a lieu d'en attendre quelque fruit au printemps.

L'importation de bestiaux canadiens en Irlande produit un effet bien favorable dans les campagnes: elle prouve aux fermiers qu'au Canada, où le travailleur touche de si forts salaires, ils ne seraient pas restreints aux seules opérations de la culture; elle les avertit que les importations de bœuf du Canada devront influer ici sur le prix de la viande, et par suite, sur le prix du jeune bétail et la valeur des terres. Les petits fermiers sont les fournisseurs des engraisseurs; et pendant les dix années dernières, la branche la plus profitable de leur exploitation a été l'élevage des jeunes animaux; de fait, depuis trois ans ils auraient été incapables de payer leurs redevances sans le prix exceptionnellement élevé des bestiaux. J'ai relevé attentivement, dans les journaux canadiens, toutes les mentions d'exportations de bêtes à cornes, de moutons et de chevaux en Angleterre, et je les ai fait reproduire dans les journaux irlandais.

Plusieurs personnes, qui ont vu ces relevés, m'ont exprimé leur étonnement; des nourrisseurs m'ont dit que si tout cela était exact, ils avaient une sombre perspective devant eux. J'engage de ce temps-ci quelques bouchers de cette ville à acheter, comme essai, des bestiaux canadiens, et ils me disent que s'il en venait à Belfast ils en achèteraient certainement. Voici les prix du bœuf sur les marchés de la ville, première qualité: gros morceaux, 10d. la livre; steaks, 1 shilling sterling. Nos bouchers devraient donc pouvoir payer des prix aussi élevés que les bouchers de Liverpool et de Londres. L'été dernier, un steamer dans lequel il y avait un certain nombre de jeunes bœufs canadiens, s'échoua sur la côte à Larne, à peu de distance d'ici: le bétail fut débarqué, puis expédié à Liverpool. A ma demande, quelques-uns de nos principaux bouchers avaient été le visiter, et l'un d'eux me dit qu'il n'avait jamais eu de meilleure viande à ses crocs. Deux de ces jeunes bœufs, qui étaient blessés, furent abattus à Larne, et leur poids surprit les bouchers de Belfast. Avant de partir du Canada, comme plusieurs de mes amis se le rappelleront sans doute, j'ai bien souvent conseillé aux cultivateurs canadiens de ne pas trop s'attacher à la culture des céréales, mais de laisser leurs champs se reposer en les convertissant en pâturages, au lieu d'épuiser le sol en l'ensemencant de blé pendant plusieurs années consécutives. Je vois avec plaisir que l'élevage devient populaire, et j'espère que, le printemps prochain, l'exportation de bestiaux gras et de chevaux prendra une grande extension.

En ce qui concerne les chevaux, des avis m'ayant porté à croire que sur le nombre de ceux exportés l'année dernière, il en viendrait quelques-uns à Belfast, j'avais adressé des correspondances à la presse locale pour faire connaître, d'après mon expérience, les qualités des chevaux canadiens. Par suite, on a attendu avec impatience leur arrivée; et quelques-uns de mes amis, qui avaient besoin de chevaux pour grosses voitures, etc., ont différé d'en acheter jusqu'à ce que la nouvelle me soit venue que les chevaux en question avaient été vendus à Liverpool. Je parle ici de ces exportations, parce que je crois qu'elles ont quelque rapport à l'émigration: elles apportent ici sous une forme qui tombe sous les sens, une preuve pratique du succès de l'industrie agricole au Canada, et fournit à l'agent d'émigration une occasion favorable de porter notre pays à la connaissance publique; il en résulte que les gens s'entretiennent du Canada, veulent avoir des renseignements particuliers sur ses ressources, etc. Et, à ce sujet, je demande respectueusement la permission d'appeler votre attention sur l'utilité d'une exposition permanente à ce bureau, d'échantillons des produits manufacturiers dans la confection desquels le Canada excelle, afin que les gens en disposition d'émigrer voient de leurs yeux que ce pays non-seulement peut élever en perfection des bœufs, des moutons et des chevaux, mais qu'il est encore fort avancé dans les industries manufacturières. J'ai souvent expliqué la différence entre la lourde et vilaine hache en usage en Irlande et la belle et commode hache canadienne; et de même pour presque tous les autres instruments agricoles; mais quelques spécimens feraient bien mieux apparaître ces différences que des explications verbales.

Par la feuille ci-incluse, vous verrez que l'agent de la Nouvelle-Zélande à Belfast a adopté le plan de mes petites brochures destinées à rendre publiques des lettres d'émigrés. Il s'était procuré une de mes brochures et l'avait envoyé à l'ancien agent général de cette colonie (le Dr Featherstone), qui l'avait autorisé à en publier de semblables. Une de mes brochures a été envoyée pareillement en Australie, et il a paru dans le principal journal de Melbourne un article intitulé : " Comment on fait les choses au Canada," lequel disait au gouvernement australien qu'il ferait sagement de suivre cet exemple. En mentionnant ces faits, veuillez croire, monsieur, que je n'écoute pas un sentiment de vanité; je désire simplement prouver au peuple canadien, par votre entremise, comme j'en ai le devoir, que la manière dont la cause de l'émigration au Canada est servie a été, de l'aveu désintéressé de la presse dans d'autres colonies, trouvée digne d'imitation.

De la qualité des émigrants envoyés par moi l'année dernière, je me bornerai à dire qu'elle n'était nullement inférieure à celle des émigrations précédentes :—c'étaient des gens que tout pays regretterait de perdre, que tout pays serait content de recevoir. À l'égard de la campagne prochaine, ce serait folie de rien assurer. Je puis dire seulement que j'emploierai tous mes efforts, en me servant de la plume et en voyageant, à recruter une bonne émigration, et à porter continuellement à la connaissance du public, dans cette partie de l'Irlande, les choses favorables au Canada.

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

CHARLES FOY.

A l'honorable  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

ADDENDA.

En me rendant à la poste, j'ai rencontré mon ami l'alderman Mullan, J.P., à la boutique de M. Fitzpatrick, un des principaux bouchers de cette ville. J'ai pensé que l'occasion était bonne pour parler à celui-ci du bétail importé du Canada, et j'ai eu le plaisir de l'entendre me dire qu'il avait eu, pour le marché de Noël, deux animaux canadiens; qu'il serait fort aise d'en avoir toutes les semaines; qu'il avait dû aller à Liverpool acheter ces deux-là; que si l'on débarquait de ces animaux à Belfast, ils se vendraient promptement, parce qu'ils fournissent la meilleure viande qui se vende, soit à Liverpool, soit à Glasgow, mais qu'il y a beaucoup d'inconvénients à aller à Liverpool, par suite de l'incertitude des arrivages de ce bétail, et du risque que l'on courrait peut-être d'attendre là deux, trois ou quatre jours. J'espère donc qu'on voudra faire l'essai du marché de Belfast, en y envoyant quelques-uns des chargements du printemps prochain.

RAPPORT ANNUEL DE M. J. MURPHY, AGENT A LIMERICK.

LIMERICK, (IRLANDE,) 10 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter l'exposé suivant de mes travaux pour diriger l'émigration du sud et de l'ouest de l'Irlande vers le Canada pendant l'année 1876.

Immédiatement après mon arrivée dans cette ville, à la suite de ma translation du service de la province d'Ontario à celui du gouvernement fédéral, j'écrivis à l'ancien agent général pour lui demander un approvisionnement de brochures, ainsi que des instructions. Je reçus une quantité très-suffisante de brochures canadiennes, mais il me fut répondu que, le gouvernement ayant décidé d'abolir la fonction d'agent

général, M. Jenkins avait cessé de s'occuper des affaires d'émigration et, en conséquence se refusait à me donner avis pour l'exécution de mon service. L'expérience que j'avais acquise comme agent provincial pouvait, toutefois, suppléer à ces instructions, et j'entraî sur-le-champ en exercice.

Comme Limerick est le principal centre d'affaires d'une partie considérable du territoire des comtés de Limerick, Clare, Tipperary et Kerry, j'ai pu distribuer, les jours de marché et de foire, des brochures et des circulaires à quantité de gens de la campagne venus à la ville, à ces époques. Pendant l'année, j'ai aussi beaucoup voyagé; j'ai visité, dans mes tournées, les comtés de Cork, Tipperary, Waterford, Wexford, Kilkenny, Clare, Roscommon, Galway et Mayo, outre différentes localités du comté de Limerick, distribuant en chemin, à mesure que j'en trouvais des occasions favorables, une masse d'imprimés. J'ai, dans le cours de l'année, disséminé en tout 8,000 brochures, cartes et circulaires.

J'ai reçu, de presque tous les comtés d'Irlande, des demandes d'informations sur le Canada, auxquelles j'ai invariablement répondu par lettres, accompagnées d'une série des brochures que j'avais en ma possession. Plus d'un de ces correspondants voulait aussi avoir des billets de passage gratuits, confondant évidemment le passage subventionné avec le passage gratuit, et s'est montré surpris de ne pouvoir pas en obtenir: cependant, dans mes annonces insérées aux journaux, je n'offrais qu'un passage réduit et seulement aux émigrants des catégories demandées au Canada, à savoir, aux travailleurs agricoles et aux servantes.

Dans mes courses en Irlande, j'ai eu des relations avec différentes classes de gens, et je les ai trouvés, pour la plupart, bien opposés à la continuation de l'émigration. Les hommes de profession (particulièrement les prêtres catholiques, presque sans exception), les fermiers et les marchands sont contre, mais je n'ai pas tardé à découvrir que leurs motifs étaient intéressés. Les fermiers,—et il n'existe pas en Irlande de classe qui prospère davantage comparativement au temps passé—les fermiers, dis-je, sont tout-à-fait opposés maintenant à l'émigration, parce qu'ils sont très-désireux, encore qu'ils fassent relativement fortune, de se procurer des travailleurs aux plus bas prix possible. Quelqu'un, dans un numéro récent du *Globe* de Toronto, exprimait l'opinion que les agents d'émigration dans les Iles Britanniques devraient appliquer tous leurs efforts à activer l'émigration au Canada des petits fermiers. De tels efforts pourraient avoir quelque résultat en Angleterre et en Écosse; mais en ce qui concerne l'Irlande, autant vaudrait essayer de décider le premier ministre d'Angleterre, appuyé par une majorité de cent voix, à offrir sa résignation, que de vouloir gagner un fermier irlandais, n'eût-il même qu'un lopin de terre, à émigrer de son pays, tant l'on y tient à considération la possession d'une ferme.

Un certain journal important d'Irlande, discutant la question de l'émigration irlandaise au Canada, a avancé que l'émigration du nord était plus favorisée que celle des autres provinces de l'île, puisqu'on avait, disait-il, envoyé à Belfast un agent supplémentaire. Ce journal ignore-t-il que, depuis une génération, les habitants du nord de l'Irlande se sont déterminés en faveur du Canada plutôt qu'en faveur des États-Unis, et qu'au contraire les populations des autres provinces, pour des causes sensiblement politiques et autres, se sont tournées vers la république? Il est naturel de penser que partout où les courants d'émigration se sont portés, les émigrés attirent vers eux leurs parents et amis restés au pays natal. Voilà pourquoi ceux qui sortent du nord de l'Irlande vont, pour la majeure partie, s'établir au Canada, particulièrement en Ontario, tandis que les émigrants des autres provinces, notamment ceux du sud et de l'ouest, où il n'y a guère de familles qui n'aient un ou plusieurs des leurs aux États-Unis, préfèrent ce dernier pays. Le fait que les steamers de la ligne Allan arrêtent à Moville, petit port dépendant de Derry, est favorable à l'émigration de l'Ulster; les émigrants des provinces de Connaught et de Munster sont obligés d'aller s'embarquer à Liverpool, ce qui leur occasionne un surcroît considérable de dépense pour se rendre au Canada.

La somme de travail utile exécuté par les agents d'émigration ne saurait être évaluée d'après le nombre effectif de demandes de passages subventionnés qu'ils adressent aux bureaux de Londres, parce que le plus souvent les personnes qui leur demandent des

renseignements et des avis, après les avoir obtenus, s'adressent elles-mêmes à l'agent local des lignes de steamers Allan et Dominion pour avoir le passage subventionné. C'est là ce qui arrive de règle générale en Irlande; et cependant, tandis que ces agents des lignes transatlantiques recueillent fréquemment l'honneur et les avantages de nos travaux, plusieurs d'entre eux ne distribuent pas, une fois dans l'année, une brochure ou une circulaire. Je me suis fait un devoir, en visitant les villes de province, d'aller voir les agents résidents des lignes de steamers, et j'ai constaté qu'il en est presque invariablement ainsi. En outre, ils touchent, indépendamment des commissions payées par les compagnies, un bonus de cinq shillings du gouvernement par chaque émigrant recruté pour le Canada. La conséquence de cela, c'est que, sans s'assurer si l'individu qui demande un passage convient ou ne convient pas pour le Canada, ils transmettent sa demande, sachant que si elle est accordée, ils empocheront le bonus avec la commission. De là vient que beaucoup d'émigrants qu'il aurait fallu écarter à cause de leur âge ou de leur profession, sont expédiés au Canada par l'agence de ces intéressés.

Il est souvent arrivé que de soi-disant émigrants m'ont demandé le passage subventionné, qui n'avaient pour objet que de se rendre le plus économiquement possible jusqu'au Canada pour gagner ensuite les États-Unis. Je découvrais d'ordinaire leur dessein en les questionnant de près, et il va sans dire que je cessais aussitôt de m'occuper d'eux. Les agents des paquebots ne se mettent point en peine de ces choses, et sont prêts à demander le passage d'assistance pour ces individus comme pour les colons *bonâ fide*: aussi bien ne touchent-ils pas commission et bonus dans l'un comme dans l'autre cas?

La gratuité du passage offerte par les colonies australiennes de Queensland, de l'Australie du Sud et de la Nouvelle-Zélande continue de nuire à l'émigration au Canada. La meilleure portion de l'émigration rurale, tant hommes que femmes, les jeunes membres des familles de fermiers, la fleur enfin de la population irlandaise est expédiée à ces colonies aux frais de leurs gouvernements respectifs. Cela, joint à l'inactivité actuelle des affaires en Amérique, met un puissant obstacle aux succès des efforts des agents canadiens.

Depuis que je suis à Limerick, j'ai invariablement encouragé les travailleurs agricoles et les servantes à émigrer au Canada, et plutôt conseillé aux artisans et aux autres de différer quelque temps leur émigration, quand ils m'ont demandé mon avis, soit par lettre, soit de vive voix.

Je ne hasarderai point d'opinion sur le chiffre probable de l'émigration irlandaise en 1877; tant de circonstances en effet peuvent exercer leur action sur elle; mais j'ai confiance que la prospérité, en revenant sur le continent d'Amérique, y occasionnerait une recrudescence d'immigration, et je suis certain que le Canada recevrait en partage un fort contingent du sud de l'Irlande.

En terminant, je puis dire que j'exécuterai dûment mon service, au mieux de ma capacité, en me conformant aux instructions de mes supérieurs.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. MURPHY,

*Agent spécial d'émigration.*

A l'honorable  
Ministre de l'Agriculture,  
Ottawa.

RAPPORT SPÉCIAL DE M. P. DE CAZES, AGENT D'ÉMIGRATION EN FRANCE.

PARIS, 21 décembre 1876.

MONSIEUR LE MINISTRE, — L'émigration française, au Canada, comme mouvement, a été insignifiante et à peu près nulle pendant l'exercice de l'année 1876.

Les raisons que j'avais l'honneur d'exprimer à votre gouvernement, dans mon rapport de l'année dernière comme motivant cet état de choses, sont les mêmes

aujourd'hui. Les causes ayant été en s'aggravant, il n'est pas surprenant que les résultats aient été pires encore.

En raison de la crise persistante qui sévit dans toute l'Amérique du Nord, je n'ai pas cru devoir cacher, dans toutes les occasions où j'ai été appelé à donner mon opinion, le peu de ressources qu'offrait actuellement le Canada à l'émigration étrangère, notamment pour les émigrants dépourvus de ressources pécuniaires. J'ai cru, en agissant ainsi, interpréter consciencieusement les intentions de votre gouvernement, et me conformer rigoureusement aux instructions qui m'ont été transmises par ses ordres, à ce sujet.

J'ai, comme les années précédentes, tenté d'attirer l'attention publique sur notre pays par une série d'articles publiés dans un journal important de Paris, et n'ai jamais négligé de donner des renseignements verbaux ou écrits à toutes les personnes qui se sont adressées à moi pour en avoir.

L'expérience acquise m'a confirmé dans l'opinion que je vous ai émise, en plusieurs circonstances, au sujet de l'émigration suisse, tyrolienne et du nord de l'Italie, comme étant la plus apte à donner à votre gouvernement toutes satisfactions désirables.

J'espère que le gouvernement canadien prendra les mesures nécessaires pour s'assurer à l'Exposition de Paris, en 1878, les succès que le Canada a droit d'espérer après les avantages incontestables qu'il : remportés à celle de Philadelphie, l'automne dernier. La plupart des produits de l'industrie et du sol canadiens figurant à la grande Exposition du Centenaire, paraissent avoir été très-remarqués des délégués envoyés par le gouvernement français pour l'y représenter. Il serait à désirer, je pense, dans l'intérêt de notre commerce, que de très-grands efforts fussent faits par notre gouvernement pour soutenir, en France, l'excellente réputation que notre pays s'est acquise en cette circonstance.

En ce qui concerne l'émigration, il est supposable que dès que les causes qui ont entravé le mouvement continental vers le Canada, auront disparu, il reprendra bientôt dans des conditions avantageuses.

Veuillez agréer, monsieur le ministre, l'assurance de la respectueuse considération avec laquelle

J'ai l'honneur d'être,

Votre très-obéissant serviteur,

P. DECAZES,

*Agent spécial pour la France.*

A l'honorable L. Letellier de St. Just,  
Ministre de l'agriculture, etc., etc., etc.  
Ottawa.

---

RAPPORT DE M. GUSTAVE BOSSANGE, AGENT D'ÉMIGRATION DU CANADA EN FRANCE.

PARIS, 31 décembre, 1876.

MONSIEUR LE MINISTRE,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport de mes opérations comme agent du Canada en France pendant l'année 1876.

La continuation de la crise commerciale et industrielle qui sévit au Canada depuis déjà trop longtemps, a eu pour conséquence de faire diminuer les salaires et de laisser sans emploi un grand nombre d'artisans. La situation aurait été tout-à-fait autre si le commerce et l'industrie canadienne avaient pu se maintenir aussi actifs et prospères qu'il y a quelques années, ce qui avait décidé, alors, le Gouvernement à faire largement appel à l'immigration.

En des circonstances aussi fâcheuses, les émigrés français qui n'ont pas auprès d'eux de familles et d'amis pour les aider à passer les mauvais jours, souffrent plus que les artisans canadiens, et je me permets d'espérer que la bienveillance du gouvernement ne leur fera pas défaut.

La crise me faisant un devoir de me montrer très-circonspect, j'ai dû me borner, pendant l'année qui vient de s'écouler, à donner des renseignements sur le Canada et à distribuer des brochures, en recommandant d'attendre des temps meilleurs pour se rendre au Canada.

Le nombre des émigrants qui ont été enregistrés est si minime qu'il ne serait d'aucun intérêt de le diviser par nationalités, professions, etc., etc. ainsi que je l'ai fait dans mes précédents rapports : Savoir, adultes 92 ; enfants, 8.

La majeure partie de ces émigrants a déclaré aller rejoindre des amis ou des parents au Canada.

Un certain nombre a été enregistré aux bureaux de divers agents d'émigration *sans aucune responsabilité de ma part ni possibilité de m'assurer de leur profession*, et a été acheminé par la ligne Allan.

Ces émigrants ont pris à mes bureaux des lettres de crédit sur le Canada ou acheté des billets de banque canadiens pour une somme de 100,000 francs, soit (\$20,000) vingt mille dollars.

J'ai trouvé auprès de monsieur Paul DeCazes, agent spécial de votre gouvernement, le concours le plus dévoué, ce dont je tiens à lui donner témoignage en terminant.

Je sou mets respectueusement ce rapport à votre considération, monsieur le ministre, et je suis avec respect, honorable monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GUSTAVE BOSSANGE.

*Agent fédéral d'émigration.*

A l'honorable LETELLIER DE SAINT-JUST,  
Ministre de l'agriculture et de l'immigration,  
Ottawa.

RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT SPÉCIAL EN ISLANDE.

(M. W.-C. KRIEGER.)

LONDRES, 30 décembre 1876.

MONSIEUR,—Le 1er janvier 1876, j'étais à Akureyri, village du nord de l'Islande. C'est là que j'ai commencé mes opérations. Mais un sérieux obstacle s'est aussitôt présenté sur mon chemin : une loi concernant l'émigration, portant des dispositions très-strictes, avait été adoptée par la diète, à la dernière session, et l'on s'attendait que le premier bateau du printemps l'apporterait revêtue de la sanction royale. Les employés de l'administration s'opposaient donc obstinément à l'émigration, en alléguant que, dans le fait, la loi avait été rendue et que, par conséquent, ils ne pouvaient permettre aucune propagande que sous les conditions exigées par elle. Après beaucoup de discussions contrariantes, me voyant l'objet de petites et continuelles persécutions, j'ai senti que je ne pourrais rien faire sans une permission officielle. J'ai donc demandé à la principale autorité locale l'autorisation de reprendre mes opérations par mes agents, pour un mois, promettant d'avoir dans l'intervalle la permission ou le refus du gouverneur, et de me conformer à sa décision. Après avoir confié le soin de poursuivre mon travail de recrutement d'émigrants, pendant mon absence, à des personnes capables, auxquelles j'avais garanti personnellement la commission accoutumée sur les billets, je suis parti sans retard pour Reykjavik, capitale de l'île et résidence du gouverneur.

Quoique l'hiver, à ce qu'on me disait, fût exceptionnellement beau, je ne suis parvenu à la capitale qu'après vingt-deux jours de marche presque continuelle. J'ai représenté au Gouverneur que je promettais, en vertu du pouvoir que me prêtait ma position, qu'aucun émigrant ne serait emmené hors de l'île sans l'accomplissement préalable des formalités édictées par la loi, et que je passerais moi-même en Angleterre pour hâter l'exécution de la plus importante, à savoir : le dépôt entre les mains du gouverneur de dix-huit mille couronnes exigé de l'agent distributeur des billets.

Le gouverneur a reçu favorablement mes propositions ; sans cet acquiescement, pas un seul émigrant n'aurait pu quitter l'île. Pendant les mois de février et de mars, j'ai parcouru les localités méridionales, me rendant aussi loin que les pluies incessantes et la courte durée des jours me l'ont permis. Dans cette partie de l'Islande, la pénurie d'argent est telle que l'émigration devra dépendre absolument d'une assis-

tance libérale. Le 20 mars, arriva le premier bateau, apportant la loi sanctionnée. A cette époque, j'avais sur mes listes environ 800 personnes, et j'avais reçu un versement sur leurs passages, lequel fut déposé entre les mains du gouverneur. Ce versement était nécessaire, parce qu'aucune compagnie de steamers n'aurait probablement voulu déposer la somme considérable exigée par la loi, ou n'aurait envoyé un bâtiment coûteux pour faire un voyage entouré de tant de risques, si je n'avais pas été en mesure de lui donner quelque preuve palpable du nombre de passagers se disant prêts à partir, ainsi que de la sincérité de leur intention.

A mon arrivée en Angleterre, je m'empressai de me mettre à la disposition de M. Dore, à qui je rendis un compte circonstancié de mes travaux pendant l'hiver. D'après ses instructions, et quelquefois en sa compagnie, j'allai voir les administrations des différentes lignes de steamers établies entre la Grande-Bretagne et le Canada, leur fournissant toutes les informations en mon pouvoir sur le nombre probable des émigrants, le temps convenable pour leur départ d'Islande, et ce qu'il fallait faire pour se conformer aux prescriptions de la loi. M. Dore m'avisa quelque temps après d'un traité qu'il venait de passer avec les MM. Allan, par lequel cette compagnie entreprenait de transporter les émigrants de l'Islande à Québec, sur billets d'entier parcours, conformément à la loi islandaise, et, de plus, s'engageait à fournir aux émigrants des occasions de se défaire de leurs bestiaux, sans quoi un grand nombre de personnes n'auraient pu partir.

Je retournai aussitôt en Islande, après un séjour de dix jours seulement en Angleterre; je me rendis par terre aux endroits où les émigrants devaient s'embarquer, et j'assistai à leur départ. Je quittai moi-même l'île avec les derniers, et ne me séparai d'eux qu'après les avoir embarqués sains et saufs dans le *Phœnician* et leur avoir donné un bon interprète. De Londres, où je fus quelques jours, je pris passage pour me rendre à Ottawa. Suivant des instructions reçues du département, j'ai été au Manitoba, en vue de visiter la colonie islandaise sur les bords du lac Winnipeg. A part certains défauts de soin sur quelques-uns des bateaux qui ont transporté les émigrants d'Ontario à Duluth, j'ai constaté que les douze cents personnes recrutées par moi en Islande étaient parvenues au Manitoba en aussi bon état qu'on l'avait espéré. Après ce voyage, je suis reparti pour l'Angleterre.

M. Dore ayant pris des dispositions pour que les steamers continuent d'avoir des agences en Islande pendant une ou deux autres campagnes au moins, j'ai repassé dans cette île. Sur ma demande le gouverneur a accordé l'autorisation de faire les opérations de recrutement aux agents que j'ai nommés dans tous les districts qui peuvent fournir des émigrants; mais je n'ai pu faire davantage. La loi porte un emprisonnement de six mois et une amende de £100 contre toute personne se livrant à ces opérations, qui ne serait pas un agent de steamers dûment autorisé à ce faire; et j'ai été poliment avisé de me borner à exercer des soins de surveillance et de direction. Ma résidence dans l'île n'est plus nécessaire maintenant: l'impulsion a été donnée; au moyen d'une direction convenable d'Angleterre et de visites occasionnelles à l'île il y a toute apparence qu'on peut entretenir un bon courant d'émigration de ses rivages au Canada.

La grave nouvelle que j'ai reçue depuis mon retour d'Islande, à savoir que la petite vérole décimait la colonie islandaise au Manitoba, va naturellement ralentir, peut-être même arrêter tout-à-fait le mouvement pendant la campagne prochaine, si elle est vraie. Mais quand elle serait fautive, les autorités en tireront parti en Islande, et je crains bien que les apparences réellement favorables qu'il y avait à mon départ d'Islande, ne changent sensiblement dans l'année qui va s'ouvrir.

J'ai l'honneur d'être

Votre obéissant serviteur,

WM C. KRIEGER.

A l'honorable,  
Ministre de l'agriculture,  
Ottawa.

---

 RAPPORT DE MME VON KOERBER, AGENT SPÉCIAL D'ÉMIGRATION.
 

---

KORNTHAL, PRÈS STUTTGART,  
16 janvier 1877.

MONSIEUR,—Au sujet de “l’émigration générale” et du projet relatif à la Suisse, permettez-moi de vous référer à un rapport envoyé en mars dernier, rapport destiné à servir de réponse à celui de M. Jenkins et en même temps à vous porter l’expression de l’indignation qu’excitait en moi la manière dont il me traitait et jugeait mon travail.

Quoique le gouvernement canadien n’eût pas pris de décision à l’égard de la Suisse, je me suis non-seulement occupée d’y créer un sentiment de sympathie pour le Canada et mon œuvre, mais j’y ai organisé aussi des comités chargés de présenter le projet au public, et j’ai envoyé au Canada quelques excellents cultivateurs pour y former le noyau d’une colonie et fournir la preuve que mes calculs ne sont pas erronés. En septembre, j’ai tenu à Berne une conférence, à laquelle M. Dore assistait : j’y ai expliqué mes vues sur l’émigration, les principes qui me guident dans mon entreprise et les résultats auxquels je tends. Le même jour, un comité d’hommes s’est formé dans la ville afin d’examiner soigneusement mon entreprise et la question de l’émigration en général. Comme j’avais l’intention de partir dans peu pour le Canada, ce comité doit se tenir prêt à convoquer une grande assemblée publique dès que je lui annoncerai que le Canada veut encourager l’émigration suisse d’après un plan arrêté ; le comité se charge de porter la chose à la connaissance du public et d’appuyer l’entreprise auprès du gouvernement.

Mon but en passant au Canada était de faire valoir personnellement les raisons qui s’offraient en faveur de l’adoption de mon projet relatif à la Suisse, ainsi que mes propositions tant à l’égard du Wurtemberg, lesquelles n’avaient pas encore été considérées, qu’à l’égard des comités de dames pour l’encouragement d’une émigration de femmes.

Je me suis embarquée vers la mi-octobre, et, pendant mon séjour en Canada, j’ai été assez heureuse pour occuper, si je ne me trompe, l’attention des gouvernements d’Ottawa et d’Ontario. J’ai formé à Toronto un comité d’hommes, qui doit me servir d’auxiliaire ; à Toronto, à Ottawa et à Montréal, des dames se sont mises elles-mêmes en associations pour le même objet ; les listes des membres ont été envoyées à votre département. Il faudrait que ces comités fussent reconnus par votre gouvernement et que la légitimité en fût constatée par les consuls allemands et suisses : ces organisations serviraient de bases à mon œuvre de propagande en Suisse et en Allemagne. J’attends maintenant que vous m’accreditiez dans les formes, selon votre promesse, pour retourner en Suisse, d’où je me rendrai à Berlin. Le plan que j’ai eu dernièrement l’honneur d’adresser à l’honorable premier ministre et à votre département, est très-propre à faire la base d’un traité entre les gouvernements canadien et suisse.

Permettez-moi de vous offrir mes remerciements sincères pour la bonté que vous m’avez témoignée ; j’ai aussi beaucoup d’obligation à MM. Lowe et Dore ; enfin je me fais un devoir de reconnaître l’assistance zélée que mon monde et moi nous avons reçue des agents d’immigration en Canada.

J’ai l’honneur d’être,  
Honorable monsieur,  
Votre humble servante,

ELISE VON KOERBER.

A l’honorable  
Ministre de l’agriculture,  
Ottawa.

---



## No. 39.

### RAPPORT DE L'AGENT SPECIAL D'EMIGRATION A CHICAGO.

(M. A. HALVORSEN.)

Après des sollicitations très-pressantes de plusieurs compatriotes résidant soit dans cette ville, soit dans l'Ouest et le Nord-Ouest, je pris, conformément à leurs désirs, dans le mois de juillet 1875, la résolution de faire un voyage au Manitoba, cette province étant relativement inconnue à la majorité de mes compatriotes.

Le but de mon voyage était de reconnaître la nature et la condition du sol en vue d'y faire ultérieurement des établissements scandinaves.

Les principales questions qu'on me posait à cette époque étaient les suivantes :

1o Pourrions-nous y obtenir de bonnes terres arables, avec une surface boisée suffisante pour nos besoins éventuels? 2o Y trouve-t-on des marchés pour la vente des produits agricoles? 3o Est-ce qu'on peut s'y procurer les nécessités de la vie sans trop de difficulté? 4o Y trouve-t-on les bras auxiliaires dont on a besoin, et quels salaires ont les travailleurs?

Ces questions et d'autres semblables étaient celles que l'on m'adressait le plus fréquemment; et j'y répondis, après mon retour à Chicago en octobre (1875), par une série de correspondances insérées dans les différents journaux scandinaves de cette ville, qui sont répandus dans tout l'Ouest et le Nord-Ouest, et jusqu'en Norvège, en Suède et en Danemark.

Dans ces lettres j'exposais les avantages du Manitoba, aussi pleinement que j'avais pu les connaître à cette époque. A la suite de la publication de mes esquisses dans les journaux, j'ai reçu un très-grand nombre de demandes d'informations sur le Manitoba, auxquelles je me suis fait un devoir de répondre dans le plus bref délai.

La faiblesse du nombre des émigrants scandinaves entrés au Manitoba est particulièrement attribuable à l'extrême dureté des temps, à la pénurie d'argent dans tous les Etats-Unis, et, par suite, à l'impossibilité où se sont vues les personnes disposées à émigrer, de se procurer les moyens nécessaires pour leur établissement dans une terre nouvelle.

D'autre part, le défaut de travail au Manitoba a aussi grandement contribué à en détourner les individus de la classe travailleuse.

Si je pouvais être assuré que mes compatriotes y trouveraient à travailler, je me ferais fort d'en envoyer autant qu'on en pourrait demander; et ce serait là un puissant moyen d'encourager l'émigration, car la simple assurance de travail inspirerait un désir de changement non-seulement aux hommes non mariés, mais encore aux familles ayant le projet de s'établir sur des terres pour cultiver.

Au mois d'août 1876, je quittais de nouveau cette ville pour aller visiter le Manitoba, y faire des explorations et, si c'était possible, y découvrir des gisements de houille.

En septembre, je partis du Fort Garry avec une troupe de six hommes. Je fus un mois dans la région des monts Pembina, où je fis des sondages en différents lieux et où je découvris la plus belle espèce de roche houilleuse à une profondeur de 58 pieds et demi à 300 pieds de la surface. Faute d'un outillage suffisant, je ne pus attaquer la roche; le seul outil que j'avais et qu'il fût possible de se procurer à cette époque au Fort Garry, était une lourde tarière à roue, de très-médiocre service et tout à fait impropre pour le percement de la roche.

Au mois de juillet précédent, j'avais fait un voyage dans les Etats de l'Est et le Bas-Canada. J'avais vu à Québec M. Stafford, agent fédéral, à qui j'avais remis des exemplaires de mes brochures en langue scandinave et allemande.

J'avais vu aussi les personnes dont suivent les noms, auxquelles j'avais pareillement laissé de mes brochures, et qui m'avaient promis de m'envoyer les émigrants sans destination arrêtée, savoir : M. Farmer, agent de la ligne Allan de steamers à Portland (Maine) ; M. Lindgrist, agent de la ligne Cunard à Boston (Mass.). A New-York, j'eus des conversations avec plusieurs membres du bureau d'émigration. M. Henry Hyans, agent du chemin de fer Érié, à New-York, s'engagea à expédier les émigrants à M. Donaldson, agent d'immigration à Toronto.

Indépendamment de ces distributions, j'ai envoyé 5,000 exemplaires de mes brochures dans les royaumes scandinaves, à savoir :—

En Norvège.....	2,000
“ Suède.....	2,000
“ Danemark.....	1,000

J'ai adressé ces brochures à des personnes s'occupant de l'émigration et avec qui je suis en communication et en correspondance directe. Pour ne pas trop allonger ce rapport, je m'abstiens de mentionner ici leurs noms ; mais j'en puis fournir la liste, si on le désire.

A. HALVORSEN,  
*agent.*

## No. 40.

MANIFESTE de la barque "Ocean Gem," Québec, 324 tonneaux enregistrés,  
C. Hoffman, capitaine, en partance de Montréal pour Sydney, N.-G. du S.

Expéditeurs.	Siège d'affaires.	Désignation des objets.
"Upper Canada Furniture Co."	Bowmanville.....	2 caisses meubles.
James Brown.....	Montréal.....	1 caisse ardoises.
McMurray et Fuller.....	Toronto.....	10 caisses articles de bois.
R. Scott.....	Galt.....	2 caisses.
Jas. Warnock et Cie.....	do.....	10 boîtes haches, 3 caisses.
R. Hay et Cie.....	Toronto.....	13 caisses meubles.
D. F. Jones et Cie.....	Gananoque.....	2 caisses quincaillerie.
Gray, Young et Sparling.....	Seaforth.....	3 barils sel.
John Leith.....	Hamilton.....	1 caisse.
"Geo. Moorhead, Manufacturing Co."	London.....	1 buffet.
do do.....	do.....	1 caisse.
do do.....	do.....	1 caisse.
John Beard.....	Woodstock.....	1 balle, 1 baril.
Wentworth, E. et J. et Cie.....	Hamilton.....	10 caisses machinerie.
Catelli Frères.....	Montréal.....	11 boîtes macaroni, etc.
Compagnie DeCastro de tonnellerie.....	do.....	3 barils, 2 paq. douves, 2 paq. enfonçures.
A. et O. J. Hope et Cie.....	do.....	1 boîte quincaillerie.
M. Lafabvre.....	do.....	1 caisse vinaigre.
H. A. Nelson et Fils.....	Toronto.....	1 caisse objets en bois.
J. H. Stone et Cie.....	Hamilton.....	1 caisse lampes et fanaux.
John Baird et Cie.....	Almonte.....	1 caisse tweeds.
James Stuart.....	Brockville.....	12 caisses quincaillerie.
John Abell.....	Woodbridge.....	9 caisses machinerie.
Manville et Brown.....	London.....	1 caisse à claire-voie.
Cameron et Cie.....	Galt.....	4 caisses machinerie.
Wm. Bell et Cie.....	Guelph.....	9 orgues.
John Elliott.....	London.....	5 caisses.
"Toronto Car wheel Co."	Toronto.....	4 roues pour wagon, 1 boîte.
Hugh Miller.....	do.....	1 caisse exterminat. des mites.
Wm. Hearn.....	Ottawa.....	1 caisse.
Cie des ardoises New Rockland.....	Richmond.....	1 caisse ardoises.
Frost et Wood.....	Smith's Falls.....	6 caisses machinerie.
"Burlington Glass Co."	Hamilton.....	1 boucaut verrerie.
do.....	do.....	1 boîte.
"Upper Canada Furniture Co."	Bowmanville.....	3 caisses meubles.
do do.....	do.....	1 caisse.
do do.....	do.....	1 caisse.
Perley et Patee.....	Ottawa.....	30 pièc. b. de sciage, 10 paq. lattes
Wells et Cie.....	Toronto.....	1 caisses.
Bryce, McMurrich et Cie.....	do.....	2 caisses.
Hon. Jas. Skead.....	Ottawa.....	21 pièces bois de sciage, 5 paq. lattes, 1 paquet piquets, 1 paquets lisses.
Crawford et Cie.....	London.....	8 caisses instruments agricoles
James Stuart.....	Brockville.....	1 camion et 1 caisse.
Anneth O'Connor.....	Montréal.....	1 hache-paille (en caisse.)
"Canada Sewing Machine Co."	Hamilton.....	3 caisses machines à coudre.
L. D. Sawyer et Cie.....	do.....	7 caisses.
S. J. Moore.....	do.....	7 caisses.
do do.....	do.....	1 baril ale de gingembre.
"Elora Agricultural & Machinery Co."	Elora.....	1 caisse.
do do.....	do.....	2 caisses.
"C. W. Williams, Manufacturing Co."	Montréal.....	11 caisses machines à coudre.
Smith, Cochrane et Cie.....	do.....	4 caisses bottines, etc.
A. J. Ulley.....	do.....	1 boîte brosse.
B. E. Charlton.....	Hamilton.....	1 boîte vinaigre.
"Wallacetown Carriage Co."	Wallacetown.....	2 voitures (en caisse).

MANIFESTE de la barque "Ocean Gem," etc.—*Suite.*

Expéditeurs.	Siège d'affaires.	Désignation des objets.
"Hamilton Clock Co.".....	Hamilton.....	1 caisse horloges et pendules.
"Hamilton Manufacturing Co.".....	do.....	1 caisse tordeuses
Alex. Mitchell.....	Mitchell, Ont.....	1 baril, 2 paquets douves.
"Dominion Leather Board Co.".....	Montréal.....	1 caisse.
Slater et Perry.....	do.....	1 caisse chaussures.
Peck, Benny et Cie.....	do.....	14 petits barils, 1 boîte clous.
Lesser et Jacobs.....	do.....	1 caisse cigares.
John Boyd.....	do.....	1 boîte brosses.
Joseph Gould.....	do.....	2 orgues.
R. C. A. et Cie. et J. B.....	do.....	4 colis (en cabine).
H. Whiteside et Cie.....	do.....	2 colis sommiers élastiques.
H. R. Ives et Cie.....	do.....	1 colis photographies.

ETAT de la cargaison de la barque "Escort," capitaine R. G. Waterhouse, en partance de New-York pour Sydney, Nouvelle-Galles du Sud.

*Expéditeurs.**Colis et leur contenu.*

"Welland Vale Manufacturing Co.".....	2 caisses marchandises.
E. et C. Gurney.....	4 poêles, 3 caisses garnitures de poêle.
J. Scales.....	30 caisses tabac, 1 colis 4B. tabac.
Jas. Brown.....	3 caisses porte-mappes.
J. Hourigan.....	10 caisses haches.
Holland et Cie.....	5 barils ale.
Willard Sager.....	2 caisses voitures.
N. Young.....	2 caisses voitures, 2 colis roues, 1 timon.
J. C. Small.....	1 caisse pompes.
Wilkie et Osborne.....	8 caisses machines à coudre.
J. L. Rawline.....	1 caisse marchandise.
"Dominion Organ Co.".....	4 caisses orgues.
Haggart frères.....	3 caisses moissonneuses.
James Newton.....	7 barils peinture.
Geo. Brockland.....	1 caisse brochures (pour l'usage de la Commission)
John Abell.....	1 pompe à incendie, 1 roue hydraulique, 4 caisses marchandises.
Manville et Brown.....	4 caisses hache-paille.
Green frères.....	1 moissonneuse, 2 caisses, 1 timon, 1 colis marchandise.
Forsythe et Cie.....	8 caisses et 1 paquet contenant 2 timons,—le tout représentant 2 faucheuses.
Gardner "Sewing Machine Co."...	8 caisses machines à coudre.
J. B. Armstrong et Cie.....	2 caisses buggies, 2 paires limonières en 1 colis, 2 caisses garnitures.
Peter Adams.....	2 caisses, parties de waggon, 1 colis roues, 1 colis côtés, 1 colis timons.
D. Maxwell.....	6 caisses marchandise.
Hugh Millory.....	1 caisse, contenant 1 charrue.
McClay "Manufacturing Co.".....	4 caisses poêles.
John Campbell.....	3 caisses voiture et timons.

P. Gilles et Cie .....	2 caisses voiture et 1 limonière.	
Jas. Reid.. .....	3 caisses meubles.	
McCrea et Cie.....	1 balle et 1 caisse marchandise.	
Thompson et Williams.....	9 caisses machinerie, 1 paq. semelles.	
G. Moorhead "Manufacturing Co."	8 caisses meubles.	
Hanetzman et Cie.....	1 caisse, contenant 1 piano.	
King et Brown.....	1 caisse marchandise.	
R. Malcolm.....	1 do do	
J. et J. Taylor .....	1 coffre de sûreté.	
Whitney et Morton.....	2 caisses appareils d'attelage de wagon de ch. de f.	
Forsyth et Cie.....	4 caisses, 1 table, 1 timon, 1 faucheuse-moisson- neuse Dominion.	
Morrison frères .....	1 caisse marchandise.	
Nixon frères .....	4 caisses moissonneuse et cultivateur.	
Exposition, Australie.....	18 caisses articles en bois.	
"The Dartmouth Rope Works Co."	15 boîtes cordes, 6 rouleaux de cordes.	
Wm. Kelly.....	1 caisse pierres lithographiques.	
"Ontario Lithographic Stone Co"	1 caisse do	
C. W. Williams "Manufac'ing Co."	12 caisses machines à coudre.	
"Oxford Manufacturing Co." .....	1 caisse tweeds.	
J. L. Raubone.....	3 caisses attirail de chasse, etc.	
John Ritchie et fils .....	3 caisses manomètres.	
Bruno Ledoux.....	1 caisse voiture, 2 paq. roues.	
Woods Lyons.....	3 caisses do 6 do	
John McDougall et fils.....	2 caisses roues de wagons.	
J. B. Hall.....	3 caisses seaux et cuves, etc.	
Wilson, Gilmour et Cie.....	6 linteaux d'ardoise.	
R. M. Wanzer et Cie.....	18 caisses machines à coudre.	
Hugh Miller et Cie.....	1 caisse aliments pour bestiaux.	
Thos. S. Elliott .....	1 caisse laveuses.	
Chas. Boeck.....	1 caisse brosses.	
Thos. Moore.....	1 caisse manches et poignées d'outils.	
Walker et Miles.....	1 caisse cartes, etc.	
E. R. Shorey et Cie.....	1 caisse vinaigre.	
G. S. Tiffany et Cie.....	4 colis cont. les pièces de 1 mach. à faire la brique.	
H. T. Smith .....	24 colis contenant 1 fontaine à eau de soda.	
Jones et Burland .....	2 caisses ressorts de voitures de chemin de fer.	
P. M. Bantenhimer.....	2 caisses extracteurs de pommes de terre.	
David Maxwell.....	5 caisses instruments d'agriculture.	
Thos. Richardson .....	1 colis do	
Chas. Duperon .....	1 do do	
"Massay Merchandize Co.".....	8 caisses do	
A. C. Atwood.....	2 caisses ruches et échantillons de miel.	
Munroe et Hogan .....	1 colis charrues.	
L. Sells.....	4 caisses pressoirs à faire le cidre.	
John Abell .....	9 colis instruments d'agriculture.	
Haggart frères.....	3 do do	
John Watson.....	18 do do	4 colis fau- cheuses et moissonneuses.
"Acton Plow Co.".....	1 colis charrues.	
Green frères.....	4 do moissonneuses.	
Jas. Harris et Cie.....	14 do instruments aratoires.	
Sherman et Foster.....	12 do machines agricoles.	
Chas. Wilson.....	1 caisse jardinières, etc., en fil de fer.	
A. Harris et fils.....	5 colis faucheuses et moissonneuses.	
Stephen Gerolomy.....	1 vanneuse.	
Jas. Brown.....	2 caisses porte-mappes.	

D. Herald.....	1 canot.
Zéphirin Lapierre.....	2 chaloupes.
Riley et May.....	4 colis billards.
Commission australienne.....	1 caisse, télégraphe, etc.
G. F. Fleming et fils.....	3 colis pompes à vapeur.

**ETAT des produits canadiens chargés sur la "James S. Stone," de New-York,  
pour l'Exposition de Sydney, Nouvelle-Gales-du-Sud.**

Expéditeurs.	Siège d'affaires.	Colis et leur contenu.
John Labath.....	London.....	4 futailles ale en bouteilles.
do .....	do .....	1 barrique ale en cercles.
H. Shorey et Cie.....	Montréal.....	1 caisse effets d'habillement.
Département de l'instruction publique.....	Toronto.....	1 caisse brochures scolaires.
do do .....	do .....	1 caisse cartes.
"Canada Sewing Machine Company.".....	Hamilton.....	2 caisses machines à coudre.

**MANIFESTE des produits canadiens chargés sur la barque "N. Boynton," en  
partance de New-York pour Sydney, Nouvelle-Galles du Sud.**

H. Murton.....	10 demi-barils farine d'avoine.
Cosgrave et Cie.....	3 barils ale et porter.
Cant, Gourlay et Cie.....	5 caisses machinerie.
T. S. Elliot.....	5 caisses machines à laver.
L. Cossilt.....	1 charrue.
Walker et Miles.....	4 boîtes charrues.
James Brown.....	1 caisse porte-mappes.
Peter Adams.....	1 wagon en deux caisses.
do .....	1 do do do.
do .....	1 timon.
do .....	1 caisse roues, etc.
John Abell.....	1 caisse.
do .....	1 colis roues et timon.
Haggart frères .....	1 caisse.
do .....	1 pièce de machinerie.
D. Herald.....	1 canot.
William English.....	1 do