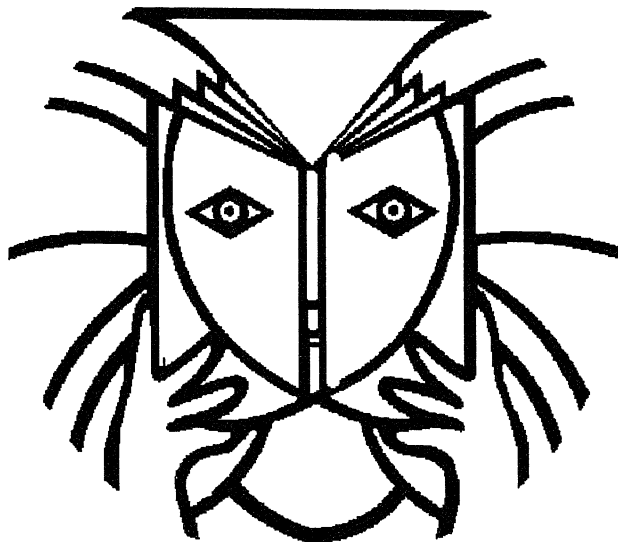




National Library  
of Canada

Bibliothèque nationale  
du Canada



***Microfilmed 2001***

***for the***

**OFFICIAL PUBLICATIONS  
COLLECTION**

***of the***

**NATIONAL LIBRARY  
OF CANADA**

**OTTAWA**

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

***Microfilmé 2001***

***pour la***

**COLLECTION  
DES PUBLICATIONS  
OFFICIELLES**

***de la***

**BIBLIOTHÈQUE  
DU CANADA**

**OTTAWA**

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

**Canada**

# DOCUMENTS DE LA SESSION.

---

VOLUME 12.

---

DEUXIÈME SESSION DU SIXIÈME PARLEMENT

DU

54448

CANADA.

---

SESSION 1888.

---



---

---

A. SENÉCAL, Surintendant des impressions.

---

---



|   |     |
|---|-----|
| <b>C</b>  |     |
| Commission sur les pertes de la Rébellion...              | 40  |
| Commission à des officiers publics.....                   | 38  |
| Commission géologique et d'histoire naturelle.....        | 39  |
| Compagnie de prêt et de placements Anglo-canadienne ..... | 48  |
| Comptes publics, Rapport annuel.....                      | 1   |
| Conférence coloniale.....                                 | 76  |
| Conseil des examinateurs du Service civil....             | 19  |
| Cour Suprême, Ordre général n° 83.....                    | 46a |
| Culbertson, Archibald.....                                | 64a |

|   |                              |
|---|------------------------------|
| <b>D</b>  |                              |
| Dépenses et revenus.....                              | 32                           |
| Derby, Embranchement de chemin de fer.....            | 58c, 58h, 58i, 58n, 58o, 58p |
| Désaveu des actes de la Colombie-Britannique .....    | 68                           |
| Désaveu des actes de chemins de fer du Manitoba ..... | 58b                          |
| Détroit de Northumberland.....                        | 67                           |
| Diverses dépenses imprévues .....                     | 23                           |
| Dragage du havre de Pictou.....                       | 69b                          |
| Duffy, D. A., Contrat avec .....                      | 42                           |
| Dundas, Bureau de poste de.....                       | 41                           |

|   |     |
|---|-----|
| <b>E</b>  |     |
| Echiquier du Canada, Cour d' .....                | 46  |
| Enregistrement des Unions ouvrières.....          | 52  |
| Explorations dans le Cap-Breton.....              | 58d |
| Exportations et Importations .....                | 45  |
| Exposition internationale d'Anvers, en 1885. .... | 12e |

|   |     |
|---|-----|
| <b>F</b>  |     |
| Falsification des substances alimentaires.....    | 16c |
| Fermes agronomiques dans le Nord-Ouest....        | 71  |
| Fermes agronomiques, Rapport annuel sur les ..... | 4d  |
| Fonds consolidé.....                              | 32  |
| Franchise, Articles des Etats-Unis admis en ..... | 53  |

|  |         |
|--|---------|
| <b>G</b>   |         |
| Gouverneur général, Bureau du.....               | 78      |
| Gouverneur général, Mandats du.....              | 22      |
| Grand Nord-Ouest Central, Chemin de fer du ..... | 58k     |
| Gronlines, Gardien du phare des.....             | 26      |
| Guimond, Louis .....                             | 49, 49a |

|  |          |
|--|----------|
| <b>H</b>                                   |          |
| Harvey, John, Contrats avec.....           | 63       |
| Homard, Pêche du homard et des huîtres.... | 6a       |
| Homesteads, Inspecteurs des.....           | 40c, 40d |
| Horton Landing, N.-E.....                  | 34b      |

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| <b>I</b>                          |    |
| Importations et Exportations..... | 45 |

|  |     |
|--|-----|
| <b>I</b>   |     |
| Impression des billets fédéraux.....                     | 60  |
| Impressions publiques et papeterie, Rapport annuel ..... | 12a |
| Inspection des bateaux à vapeur.....                     | 5a  |
| Intercolonial, Chemin de fer :                           |     |
| Accidents aux trains.....                                | 59e |
| Clôtures.....  | 59c |
| Correspondance avec Noël Fortin.....                     | 59d |
| Dépenses imputables au capital.....                      | 59a |
| Destitution d'employés .....                             | 59f |
| Enquête sur William L. Duncan.....                       | 59b |
| Matériel roulant .....                                   | 59  |
| Intérieur, Rapport annuel de l' .....                    | 14  |

|                                    |     |
|------------------------------------|-----|
| <b>J</b>                           |     |
| Juges pensionnés.....              | 46b |
| Justice, Rapport annuel de la..... | 11  |

|                    |     |
|--------------------|-----|
| <b>K</b>           |     |
| Kamloops .....     | 54  |
| Knight, Allan..... | 58c |
| Knight, John ..... | 58n |

|  |     |
|--|-----|
| <b>L</b>   |     |
| L'Ardoise, Brise-lames de.....                               | 34a |
| Lac Érié, Terres sur le.....                                 |     |
| Lachine, Location de pouvoirs hydrauliques sur le canal..... | 3o  |
| Lefavre, Adolphe.....  | 31  |
| Législation dans le Nord-Ouest .....                         | 40b |
| Législation provinciale.....                                 | 21  |
| Licences, Acte des.....                                      | 56  |
| Liste du Service civil.....                                  | 18  |
| Locataires dans Alberta.....                                 | 40f |
| Locataires de terres à pâturages.....                        | 40e |

|  |     |
|--|-----|
| <b>M</b>   |     |
| Malles du Cap Traverse.....                            | 50  |
| Malles au Cap Traverse.....                            | 50  |
| Mandats du Gouverneur général.....                     | 22  |
| Manitoba, Désaveu des actes de chemins de fer du ..... | 58b |
| Manitoba, Chemins de fer dans le.....                  | 66  |
| Marins et émigrants, Hôpital des.....                  | 29  |
| Marine, Rapport annuel de la .....                     | 5   |
| Mattawa, Améliorations de la rivière.....              | 63  |
| McDonald, George J.....                                | 75  |
| Médicaments, Coût des, Ecoles d'infanterie..           | 62a |
| Milice, Rapport annuel de la .....                     | 10  |
| Milice, Habillements de la.....                        | 62  |
| Milice, Pensions de la.....                            | 62a |
| Mississauga, Sauvages.....                             | 64b |
| Montmagny, Bureau de poste de .....                    | 43  |
| Montréal, Commissaires du Havre de.....                | 69a |
| Mortuaire, Statistique .....                           | 4c  |

|  |               |  |               |
|--|---------------|--|---------------|
| <b>Mc</b>  |               | <b>R</b>   |               |
| Moulin, Rév. Père .....  | 72            | Revenu de l'intérieur, Rapport annuel du ....            | 16            |
| <b>N</b>   |               | Revenu et dépenses.....                                  | 32            |
| Navigation, Rapport annuel du Commerce et<br>de la.....                        | 3             | Rivière Rideau, Obstacles dans la.....                   | 34d           |
| Navires britanniques, Saisie de.....   | 65a, 65b, 65c | Russell, Samuel .....                                    | 58c           |
| Navires naufragés .....  | 65            | <b>S</b>   |               |
| Nord-Ouest Central, Compagnie du chemin<br>de fer du.....                      | 58 m          | Saint-Charles, Embranchement de chemin<br>de fer de..... | 58e           |
| Nord-Ouest, Fermes agronomiques dans le...                                     | 71            | Saint-Hyacinthe, Edifices publics de.....                | 43e           |
| Nord-Ouest, Législation dans les Territoires<br>du.....                        | 40b           | Saint-Jérôme de Matane.....                              | 57            |
| <i>Northern Light</i> , Steamer.....   | 55, 55a, 55b  | Saint-Vincent-de-Paul, Pénitencier de.....               | 31            |
| Northumberland, Détroit de.....  | 67            | Saisie de navires britanniques.....                      | 65a, 65b, 65c |
| <b>O</b>   |               | Sauvages de Caughnawaga.....                             | 64d           |
| Obligations et garanties .....   | 37            | Sauvages, Rapport annuel sur les affaires des            | 15            |
| Ordre général n° 83, Cour Suprême.....   | 46a           | Sauvages Mississauga.....                                | 64b           |
| Ottawa, Travaux sur la rivière.....  | 61, 61a       | Sauvetage des prêtres blessés.....                       | 72            |
| Ottawas, Réclamation des Sauvages de la<br>Nation des.....                     | 64            | Scott's Bay, N.-E.....                                   | 34b           |
| <b>P</b>   |               | <i>Scrip</i> délivré.....                                | 77            |
| Patentes de terres.....  | 77            | Secrétaire d'Etat, Rapport annuel du.....                | 12            |
| Pêcheries, Rapport annuel des.....   | 6             | Section 16, $\frac{1}{2}$ Nord, Township 24, T.N.-O....  | 40g           |
| Pêcheries, Service de protection des.....                                      | 6b            | Service civil, Liste du .....                            | 18            |
| Pêcheries, Question des :<br>Dépêches et documents.....                        | 36c           | Service civil, Promotions et Nominations<br>dans le..... | 35            |
| Lettres de l'honorable T. B. Bayard et<br>sir C. Tupper .....                  | 36b           | Service civil, Mises à la retraite.....                  | 33            |
| Relations de commerce de réciprocité entre<br>le Canada et les Etats-Unis..... | 36a           | Six Nations, Sauvages des.....                           | 64c           |
| Traité de pêche entre la Grande-Bretagne<br>et les Etats-Unis.....             | 36            | Souris aux Montagnes Rocheuses, Chemin<br>de fer de..... | 58l           |
| Pénitencier de Dorchester.....   | 42            | Statistique criminelle.....                              | 4b            |
| Pénitencier de Dorchester .....  | 42            | Statistique des Canaux .....                             | 16a           |
| Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul.....                                      | 31            | Statistique mortuaire.....                               | 4c            |
| Pictou, Dragage du havre de .....  | 69b           | Statuts du Canada.....                                   | 44            |
| Pictou, Edifices publics de .....  | 43d           | Statuts fédéraux.....                                    | 44            |
| Pion et Cie, A.....  | 58f           | Strathroy, Edifices publics à.....                       | 43b           |
| Poids et Mesures et Gaz, Inspection des.....                                   | 16b           | Substances alimentaires, Falsification des....           | 16c           |
| Pointe aux Pères, Brise-lames de la.....                                       | 34            | Subventions aux chemins de fer .....                     | 58a, 58j      |
| Police à cheval, Rapport du Commissaire de<br>la .....                         | 28            | <b>T</b>   |               |
| Police fédérale.....   | 24c           | Tabac saisi.....   | 27            |
| Postes, Rapport annuel des.....  | 13            | Terres de la rivière Détroit.....                        | 64            |
| Prolongement-Est, Chemin de fer.....   | 58g           | Terres fédérales, Agents des.....                        | 40i           |
| Protection des câbles sous-marins.....   | 73            | Terres à pâturages.....                                  | 40e           |
| <b>Q</b>   |               | Terres vendues par le C.C.P.....                         | 25            |
| Quai à Saint-Jérôme de Matane.....   | 57            | Travaux publics, Rapport annuel.....                     | 7             |
| Québec, Commissaires du Havre de... ..   | 69            | Travaux publics, Tableau des distances, etc.             | 7a            |
| <b>R</b>   |               | Travaux sur la rivière Ottawa... ..                      | 61, 61a       |
| Rébellion, Commission sur les pertes de la...                                  | 40            | Trent, Canal de la vallée de la.....                     | 30a           |
| Rébellion, Dépenses de la.....   | 40a           | Trottier, Charles N .....                                | 26            |
| Réclamation des Sauvages de la Nation des<br>Ottawas .....                     | 64            | Tunnel sous-marin entre l'I.P.-E. et le N.-B.            | 67a           |
| <b>S</b>   |               | <b>U</b>   |               |
| <b>T</b>   |               | Unions ouvrières, Enregistrement des .....               | 52            |
| <b>V</b>   |               | <b>V</b>   |               |
| <b>W</b>   |               | Ventilation de la Chambre des Communes...                | 70            |
| <b>X</b>   |               | <b>W</b>   |               |
| <b>Y</b>   |               | Wood, A. F.....  | 30b           |
| <b>Z</b>   |               | <b>Y</b>   |               |
| <b>1</b>   |               | York-Simcoe, Bataillon de.....                           | 51            |

☞ Voir aussi l'index alphabétique, page 1.

## LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION,

*Arrangée par ordre numérique, avec leurs titres au long ; la date de l'ordre et de la présentation aux deux Chambres du parlement, le nom du député qui a demandé chaque document, et si l'impression en a été ordonnée ou non.*

### MATIÈRES DU VOLUME N° 1.

1. Comptes Publics du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887. Présentée à la Chambre des communes le 27 février 1888, par l'honorable sir Charles Tupper. Budget des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1889. Présenté le 1er mars 1888, Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1888. Présenté le 23 avril 1888. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1889. Présenté le 14 mai 1888.

*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

### MATIÈRES DU VOLUME N° 2.

2. Rapport de l'Auditeur-Général sur les comptes des crédits, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887. Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1888, par sir Charles Tupper.

*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

### MATIÈRES DU VOLUME N° 3.

3. Tableaux du Commerce et de la Navigation de la Puissance du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887. Présentés à la Chambre des communes le 27 février 1888, par l'honorable M. Bowell.....

*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

### MATIÈRES DU VOLUME N° 4.

4. Rapport du ministre de l'agriculture, pour l'année 1887. Présenté à la Chambre des communes le 27 mars 1888, par l'honorable J. Carling.

*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

### MATIÈRES DU VOLUME N° 5.

- 4a. Rapport sur les Archives du Canada.....

*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

### MATIÈRES DU VOLUME N° 6.

- 4b. Statistique criminelle pour 1886,—Annexe du rapport du ministre de l'Agriculture pour la même année. Présentée à la Chambre des communes le 18 mai 1888, par l'honorable J. Carling.....

*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

- 4c. Relevés des rapports de la Statistique Mortuaire pour l'année 1887.

*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

- 4d. Fermes agronomiques. Rapports du directeur, de l'entomologiste et botaniste, du chimiste et de l'horticulteur, pour 1887.....

*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N<sup>o</sup> 7.

5. 20me rapport annuel du département de la marine, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887. Présenté à la Chambre des communes le 13 mars 1888, par l'honorable G. E. Foster—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 5a. Rapport du président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur, pour l'année civile terminée le 31 décembre 1887.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N<sup>o</sup> 8.

6. Rapport annuel du département des pêcheries, Dominion du Canada, pour l'année 1887—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 6a. Rapport des commissaires chargés de faire une enquête et un rapport sur les pêcheries de homard et d'huitres en Canada. Présenté à la Chambre des communes le 16 mars 1888, par l'honorable G. E. Foster.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 6b. Rapport spécial sur le service de protection des pêcheries du Canada, 1887—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N<sup>o</sup> 9.

7. Rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'exercice 1886-87, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1888, par sir Hector Langevin.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 7a. Tableaux indiquant l'étendue et les progrès des travaux publics, les distances, etc., sur les principales routes de navigation, les chemins de fer, télégraphes, etc. La navigation intérieure du Canada, les routes océaniques entre le Canada et les pays étrangers, les routes canadiennes par terre jusqu'au bord de la mer. Les chemins de fer et lignes télégraphiques du gouvernement, etc., etc. Les routes du canal de Suez et du canal de Panama—  
*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*
8. Rapport annuel du ministre des chemins de fer et canaux pour le dernier exercice, du 1er juillet 1886 au 30 juin 1887, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 6 mars 1888, par l'honorable J. H. Pope—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 8a. Rapport de la commission royale des chemins de fer, avec annexes, savoir : 1<sup>o</sup> Rapport du comité qui a visité les États-Unis ; 2<sup>o</sup> Rapport supplémentaire du même comité ; 3<sup>o</sup> Extraits, Hadley, etc. Présenté à la Chambre des communes le 29 février 1888, par l'honorable J. H. Pope—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 8b. Rapports, statistique des chemins de fer du Canada, et capital, trafic, exploitation des chemins de fer du Canada, 1887. Présentés à la Chambre des communes le 17 mai 1888, par sir Charles Tupper.....*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N<sup>o</sup> 10.

9. Sommaire des relevés des compagnies d'assurance en Canada pour l'année expirée le 31 décembre 1887. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1888, par sir Charles Tupper—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 9a. Rapport du surintendant des assurances, pour l'année terminée le 31 décembre 1887.  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N<sup>o</sup> 11.

10. Rapport annuel du ministère de la milice et de la défense du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1887. Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1888, par sir Adolphe Caron—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
11. Rapport du ministre de la justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887. Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1888, par l'honorable J. S. D. Thompson.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
12. Rapport du secrétaire d'Etat, pour l'année expirée le 31 décembre 1887. Présenté à la Chambre des communes le 28 février 1888, par l'honorable J. A. Chapleau—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*



- 12a.** Rapport annuel du département de la papeterie et des impressions publiques du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887, avec un rapport partiel pour le même service pour le semestre expiré le 30 décembre 1887. Présenté à la Chambre des Communes le 13 mars 1888, par l'honorable J. A. Chapleau.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 12b.** Rapport du conseil des examinateurs du service civil du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1887.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 12c.** (1887.) Rapport sur l'exposition internationale d'Anvers, en 1885—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

### MATIÈRES DU VOLUME N° 12.

- 13.** Rapport du directeur général des postes, pour l'année expirée le 30 juin 1887. Présenté à la Chambre des communes le 28 février 1888, par l'honorable A. W. McLelan—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 14.** Rapport annuel du département de l'intérieur pour l'année expirée le 31 décembre 1887. Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1888, par l'honorable Thos. White—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

### MATIÈRES DU VOLUME N° 13.

- 15.** Rapport annuel du département des Sauvages, pour l'année expirée le 31 décembre 1887. Présenté à la Chambre des communes le 1er mars 1888, par l'honorable Thos. White—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

### MATIÈRES DU VOLUME N° 14.

- 16.** Rapports, états et statistique du revenu de l'intérieur de la Puissance du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887. Présenté à la Chambre des communes le 24 février 1888, par l'honorable J. Costigan.....*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*
- 16a.** Statistique des canaux pour la saison de navigation de 1886. Supplément n° 1 du rapport du revenu de l'intérieur, pour l'exercice finissant le 30 juin 1887—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 16b.** Rapport sur l'inspection des poids et mesures et du gaz. Supplément n° 2 du rapport du ministre du revenu de l'intérieur.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 16c.** Rapport sur la falsification des substances alimentaires. Supplément n° 3 du rapport du revenu de l'intérieur.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

### MATIÈRES DU VOLUME N° 15.

- 17.** Liste des actionnaires des banques chartées du Canada, à la date du 31 décembre 1887. Présentée à la Chambre des communes le 14 mars 1888, par l'honorable M. Bowell—  
*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 18.** Liste du service civil du Canada, au 1er juillet 1887, conformément à l'article 59 de l'Acte du Service Civil. Présentée à la Chambre des communes le 15 mars 1888, par l'honorable J. A. Chapleau.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 20.** Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement sur l'état de la bibliothèque. Présenté à la Chambre des communes le 23 février 1888, par l'honorable M. l'Orateur—  
*Imprimé pour les documents de la session seulement.*

### MATIÈRES DU VOLUME N° 16.

- 21.** Correspondance, rapports du ministre de la justice et arrêtés du Conseil, au sujet de la législation provinciale, 1884 à 1887.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 22.** Relevé des mandats du gouverneur général émis depuis la dernière session du parlement, et des dépenses y relatives, aux termes de l'Acte du Revenu Consolidé et de l'Audition, article 32, paragraphe (b). Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1888, par sir Charles Tupper.....*Pas imprimé.*

23. Relevé des diverses dépenses imprévues pour l'exercice 1887-88. Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1888, par sir Charles Tupper..... *Pas imprimé.*
24. Rapport du commissaire de la police fédérale, conformément aux dispositions des Statuts révisés du Canada, chapitre 184, article 5. Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1888, par l'honorable J. S. D. Thompson..... *Pas imprimé.*
- 24a. Etat du nombre moyen d'hommes employés dans le corps de la police fédérale pendant chaque mois de l'année 1887, et de leur paie et frais de voyages (sous l'autorité des Statuts révisés du Canada, chapitre 184, art. 5). Présenté au Sénat le 27 février 1888, par l'hon. M. Abbott—  
*Pas imprimé.*
25. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 mai, 1887—Relevé des terres vendues par la Cie du chemin de fer du Pacifique Canadien dans les territoires du Nord-Ouest, jusqu'au 1er avril 1887; la date de la vente, et le nom des acquéreurs. Présentée à la Chambre des communes le 28 février 1888.—*M. Perley (Assiniboia)*..... *Pas imprimé.*
- 25a. Réponse (partielle) conformément à une résolution de la Chambre des communes, adoptée le 20 février 1882, sur tous les sujets affectant le chemin de fer du Pacifique canadien, et donnant des détails concernant: 1. Le choix de la route. 2. Le progrès des travaux. 3. Le choix ou la réserve des terres. 4. Le paiement de deniers. 5. La construction des embranchements. 6. Le progrès des travaux sur les embranchements. 7. Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises. 8. Les conditions particulières requises par l'Acte refundu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à la clôture de l'exercice précédent. 9. Les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la production de l'état. 10. Copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance échangée contre le gouvernement et la Cie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, touchant les affaires de la compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 8 mars 1888, par l'hon. Thos. White—  
*Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 25b. Réponse (supplémentaire) conformément à une résolution de la Chambre des communes, adoptée le 20 février 1882, sur tous les sujets affectant le chemin de fer du Pacifique canadien, et donnant des détails concernant: 1. Le choix de la route. 2. Le progrès des travaux. 3. Le choix ou la réserve des terres. 4. Le paiement de deniers. 5. La construction des embranchements. 6. Le progrès des travaux sur les embranchements. 7. Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises. 8. Les conditions particulières requises par l'Acte refundu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à la clôture de l'exercice précédent. 9. Les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la production de l'état. 10. Copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la Cie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, touchant les affaires de la compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 19 mars 1888, par l'hon. Thos. White..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
26. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 juin 1887—Copie de l'ordre en conseil nommant Louis Boisvert gardien du phare aux Grondines, en remplacement de E. Trottier, et copie de toutes communications recommandant Charles N. Trottier à cet emploi. Présentée à la Chambre des communes le 28 février 1888.—*M. de St Georges*..... *Pas imprimé.*
27. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 avril 1887—Etat établissant le nombre d'alambics saisis par le département du revenu pour chacune des années 1878, '79, '80, '81, '82, '83, '84, '85 et '86, et les trois premiers mois de l'année 1887; les noms de ceux chez qui les alambics ont été saisis; les noms des dénonciateurs et les montants payés à chacun d'eux; aussi un état des dépenses occasionnées par ces saisies, et le montant des recettes provenant de toute vente de ces alambics. Aussi, réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 avril 1887—Etat de toutes saisies opérées en Canada, pour vente illicite de tabac, pour chaque année depuis 1878 jusqu'au 1er mars 1887, inclusivement; les noms des personnes chez lesquelles ces saisies ont été faites, les montants prélevés de ces saisies par vente ou autrement, et les dépenses occasionnées pour opérer ces saisies. Présentées à la Chambre des communes le 28 février 1888 —*M. Rinfret*..... *Pas imprimées.*

## MATIÈRES DU VOLUME N° 17.

28. Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, 1887. Présenté à la Chambre des communes le 3 avril 1888, par sir John A. Macdonald

*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

29. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Etat donnant les détails suivants sur les dépenses en rapport avec le maintien de l'hôpital de marine et des immigrants à Québec pendant la période écoulée depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1886, et indiquant :—  
1. Quel a été le montant total voté par le parlement pour le maintien de cet hôpital pendant la dite période. 2. Quel montant a été réellement dépensé. 3. Combien de personnes, autres que des marins malades, y ont reçu des soins pendant la dite période. 4. La totalité des jours de traitement que ces personnes ont reçus. 5. Combien de marins y ont été traités pendant la même période. 6. Combien de jours de traitement ils ont reçus. 7. Le coût, en moyenne, par jour, pour ces deux classes de patients pendant la même période. 8. Le prix, par patient, payé par jour à l'hôpital général de Montréal pour le soin donné aux marins malades pendant les mêmes années, 1867-86. 9. Quel montant total a été porté, pendant la dite période, au compte du fonds affecté au soulagement des marins malades et en détresse comme dépenses en rapport avec cet hôpital de Québec, en vertu de l'Acte 31 Vic., chap. 64, art. 12 (maintenant chap. 76, art. 16 des Statuts révisés). Présentée à la Chambre des communes le 29 février 1888 *M. Hicky*..... *Pas imprimée.*
30. Rapport de la Commission Royale sur le louage des pouvoirs d'eau au canal Lachine. Présenté à la Chambre des communes le 2 mars 1888, par l'honorable J. H. Pope..... *Pas imprimé.*
- 30a. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mars 1888—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et les commissaires nommés par le gouvernement pour faire une enquête et recueillir des données au sujet du canal de la Vallée de la Trent, et de la continuation future des travaux. Aussi, copie de toutes instructions autorisant les commissaires à agir et définissant leurs pouvoirs et attributions et le mode de procédure, de même que copie de tous rapports adressés au gouvernement par l'ingénieur ou les ingénieurs des travaux du dit canal depuis la dernière session du parlement. Présenté à la Chambre des communes le 13 avril 1888.—*M. Barron.*  
*Pas imprimée.*
- 30b. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 22 mars 1888—Etat détaillé de toutes sommes d'argent payées à M. A. F. Wood, de Madoc, pour ses services et ses dépenses comme estimateur ou à tout autre titre, sur le canal de la vallée de la Trent, depuis la date de sa nomination jusqu'au 1er janvier 1888; aussi un état détaillé de toutes sommes à lui payées pour ses services et ses dépenses sur le canal Murray, du 1er décembre 1883 au 1er janvier 1888, afin de compléter l'état des sommes à lui payées, qui a été demandé à la session dernière. Présentée au Sénat le 18 avril 1888.—*L'honorable M. Flint*... *Pas imprimée.*
31. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 17 juin 1887.—Copie de toutes les plaintes qui ont pu être portées par les autorités du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, depuis le 24 avril 1886, contre Adolphe Lefavre, ci-devant employé au pénitencier, ainsi que tous les rapports que l'inspecteur a pu faire depuis la même date contre le dit Lefavre, avec les décisions que l'honorable ministre de la justice a pu donner sur ces rapports et ces plaintes. Présentée au Sénat, le 29 février 1888.—*L'honorable M. Bellerose*... *Pas imprimée.*
32. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 février 1888—Etat détaillé des recettes et des dépenses imputables au fonds consolidé, du 1er juillet 1886 au 1er mars 1887, et du 1er juillet 1887 au 1er mars 1888. Présentée à la Chambre des communes le 5 mars 1888—*Sir Richard Cartwright*..... *Pas imprimée.*
33. Etat de toutes les pensions et indemnités de retraite accordées dans le service civil, pendant l'année expirée le 31 décembre 1887, donnant le nom et l'emploi de chaque personne mise à la retraite ou retirée, ses appointements, son âge, la durée de son service, l'indemnité à elle accordée lors de sa retraite, la raison de sa mise à la retraite, et si la vacance a été remplie par promotion ou par une nouvelle nomination. Présenté à la Chambre des communes le 5 mars 1888. *Sir Charles Tupper*..... *Imprimé pour les documents de la session seulement.*
34. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Copie des requêtes présentées en différents temps, requêtes appuyées par les différentes compagnies de steamers transatlantiques et autres personnes, demandant la construction d'un brise-lames à la Pointe-aux-Pères. Présentée à la Chambre des communes le 6 mars 1888.—*M. Fiset*..... *Pas imprimée.*
- 34a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Copie de toutes explorations, rapports et correspondance concernant le brise-lames de l'Ardoise, dans le comté de Richmond, N.-E. Présentée à la Chambre des communes le 13 mars 1888.—*M. Flynn*—  
*Pas imprimée.*

- 31b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Copie de toute correspondance ou télégrammes depuis le 31 décembre dernier, touchant la construction ou la réparation de brise-lames ou jetées à Scott's Bay, Horton Landing et Boat Island, dans le comté de King, N.-E.; et aussi de toutes instructions données à l'ingénieur du département des travaux publics qui a visité les dites localités dans les mois de janvier et février derniers, ainsi que de ses rapports à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 4 avril 1888.—*M. Borden*—*Pas imprimée.*
- 34c.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888 :—Copie du rapport de l'ingénieur en chef sur le brise-lames de la Baie Fortune, comté de King, I.P.-E., dans le but de l'allonger; aussi, copie de toutes pétitions, lettres, etc., se rapportant à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1888.—*M. McIntyre* ..... *Pas imprimée.*
- 34d.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 juin 1887—Copie de tous ordres en conseil ou autres documents donnant le pouvoir de construire tous ponts, barrages, brise-lames ou autres obstructions dans la rivière Rideau, depuis sa source jusqu'à son embouchure. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1888—*M. Robillard*..... *Pas imprimée.*
- 35.** Relevé des noms et appointements de toutes personnes nommées ou promues dans le service civil en 1887, spécifiant la charge à laquelle chacune d'elles a été nommée ou promue (article 58, par 2, Acte du Service Civil). Présenté à la Chambre des communes le 6 mars 1888, par l'honorable J. A. Chapleau..... *Imprimé pour les documents de la session seulement.*
- 36.** Copie du traité des pêcheries entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, relativement aux pêcheries du Canada et de Terre-Neuve, signé à Washington le 15ième jour de février 1883; et les protocoles des diverses conférences, en même temps que le protocole des plénipotentiaires anglais offrant de conclure un arrangement temporaire pour une période n'excédant pas deux années dans le but d'en arriver à un *modus vivendi* en attendant la ratification du traité et du protocole des plénipotentiaires américains, exprimant leur satisfaction au sujet du *modus vivendi* communiqué par les plénipotentiaires anglais. Présentée à la Chambre des communes le 7 mars 1888, par sir Charles Tupper..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 36a.** Copie de la déclaration faite par les plénipotentiaires anglais à la commission des pêcheries à Washington, au sujet de la réciprocité commerciale entre le Canada et les Etats-Unis, et de la réponse faite par les plénipotentiaires américains. Présentée à la Chambre des communes le 7 mars 1888, par sir Charles Tupper.—  
*Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 36b.** Deux communications relatives à la question des pêcheries—l'une portant la mention "personnelle et non-officielle," par l'honorable T. B. Bayard, secrétaire d'Etat, Washington, E.-U., en date du 31 mai 1887, et adressée à sir Charles Tupper;—et l'autre, la réponse de sir Charles à l'honorable M. Bayard, portant aussi la mention de "personnelle et non-officielle," en date du 6 juin 1887. Présentées à la Chambre des communes le 9 mars 1888, par sir Charles Tupper..... *Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*
- 36c.** Dépêches et documents se rapportant à la question des pêcheries. Présentés à la Chambre des communes le 12 avril 1888, par l'honorable G. E. Foster—  
*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*
- 37.** Etat détaillé des bons et garanties enregistrés dans le département du secrétaire d'Etat du Canada, conformément à l'article 23, chap. 19, des Statuts révisés du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 7 mars 1888, par l'honorable J. A. Chapleau..... *Pas imprimé.*
- 38.** Liste des officiers publics auxquels des commissions ont été adressées en 1887, sous l'autorité du chap. 19 des Statuts Révisés du Canada, et soumise au parlement du Canada sous l'autorité de l'article 2 du dit acte. Présentée à la Chambre des communes le 7 mars 1888, par l'honorable J. A. Chapleau..... *Pas imprimée.*
- 39.** Rapport annuel (nouvelle série) de la commission géologique et d'histoire naturelle du Canada, volume II, 1886. Présenté à la Chambre des communes le 23 mars 1888, par l'honorable Thos. White..... *Imprimé pour la distribution seulement.*
- 40.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mars 1888—Copie de tous rapports des commissaires nommés par commission royale pour s'enquérir des pertes subies dans les Territoires du Nord-Ouest pendant le dernier soulèvement; et un relevé de tous les paiements effectués sous l'autorité de recommandations contenues

- dans ces rapports. Présentée à la Chambre des communes le 8 mars 1888—*L'honorable M. Laurier*..... *Pas imprimée.*
- 40a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1888—Relevé du montant total déboursé par le gouvernement par suite du soulèvement du Nord-Ouest. Présentée à la Chambre des communes le 25 avril 1888—*M. Mulock*..... *Pas imprimée.*
- 40b.** Mémoire du lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest à Son Excellence le gouverneur général en conseil, demandant l'inauguration d'un nouveau mode de législation dans les Territoires du Nord-Ouest. Présenté à la Chambre des communes le 7 mai 1888, par sir John A. Macdonald..... *Pas imprimé.*
- 40c.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 mars 1888—Etat donnant le nom et le domicile de chaque inspecteur de homesteads dans le Manitoba et le Nord-Ouest, le nombre d'inspections et de rapports faits mensuellement par chacun pendant les années 1882 à 1887 inclusivement; le nom et le domicile de chaque inspecteur de colonisation, le nombre d'inspections et de rapports faits mensuellement par chacun pendant les susdites années, et copie des dits rapports. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. Watson*—  
*Pas imprimée.*
- 40d.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Etat donnant les noms et la date de nomination de chaque inspecteur de colonisation et de homestead dans les Territoires du Nord-Ouest, y compris le Manitoba, les appointements payés à chacun, ainsi que les frais de voyage par jour ou par mois; le montant total payé à chacun pour appointements et frais de voyage ou autres dépenses à partir de la date de leur entrée en fonction jusqu'au 1er janvier 1886. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. McMullen*..... *Pas imprimée.*
- 40e.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—1. Etat indiquant toutes les personnes qui ont affermé des terres à pâturage aux termes de l'ancienne formule d'affermage. 2. Le nombre de celles qui se sont pleinement conformées aux conditions des baux. 3. Le nombre de celles qui s'y sont partiellement conformées, et dans quelle mesure. 4. Le nombre de celles qui doivent des arrérages, et quel montant. 5. Le nombre d'anciens affermagés qui sont actuellement inoccupés. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. Davis*—  
*Pas imprimée.*
- 40f.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1888—Etat indiquant—1. Le nom de chaque éleveur qui a loué des terrains dans le district d'Alberta, T.N.-O.; le nombre de leur bétail; et la date de chaque dernier relevé mentionnant ce nombre? 2. Si aucun des locataires doit des arrérages de rente? 3. Si les terres louées sont propres à l'agriculture? 4. La perte de bétail ou les souffrances que celui-ci a éprouvées dans ce district pendant l'hiver 1886-87, s'il en a été fait rapport? Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*Sir Richard Cartwright*..... *Pas imprimée.*
- 40g.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copie de toutes lettres, correspondance, affidavits, etc., concernant l'affermage et la vente ou l'établissement de la  $\frac{1}{2}$  N., section 16, township 24, rang 24, à l'ouest du quatrième méridien, dans les Territoires du Nord-Ouest. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. McMullen*.  
*Pas imprimée.*
- 40h.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1888—Etat indiquant le nombre des sociétés de colonisation existant actuellement au Manitoba et au Nord-Ouest, le nombre de colons qu'elles ont placés sur leurs terres pendant les années 1885-86 et 87, le montant payé à la couronne par les diverses compagnies pour achats de terres par tous les autres colons pendant les mêmes années. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*J. McMullen*.  
*Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 40i.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1888—Copie des instructions données aux agents des terres fédérales dans le Manitoba et le Nord-Ouest concernant les renseignements gratuits à fournir aux personnes désirant s'y fixer comme colons, et copie des instructions relatives aux renseignements pour lesquels un honoraire est exigé; le montant des honoraires perçus pour ces renseignements aux diverses agences pendant les années 1885-86-87; le montant de tous les honoraires reçus des dits colons pendant les dites années et que l'on n'a pas porté à leur crédit lorsqu'ils ont acheté des terres fédérales. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. McMullen*..... *Pas imprimée.*

41. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 avril 1887—Copie du bail consenti par R. T. Wilson en faveur du gouvernement fédéral pour les nouveaux bureaux publics de la ville de Dundas, comté de Wentworth; le rapport de l'inspecteur des bureaux de poste sur le bureau de poste nouveau, et aussi, copie des pétitions, de la correspondance et de toutes autres pièces relatives à l'enlèvement du bureau de poste. Présentée à la Chambre des communes, le 8 mars 1888—*M. Bain (Wentworth)*.....*Pas imprimée.*
42. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Copie du contrat de D. A. Duffy pour la construction de la nouvelle aile du pénitencier de Dorchester, aussi de toute réclamation ou demande faite pour extra, de même que de tout rapport recommandant le paiement de telles réclamations ou d'aucune d'elles, et aussi de toute correspondance échangée entre l'entrepreneur et le département des travaux publics. Présentée à la Chambre des communes le 8 mars 1888—*M. Weldon (Saint-Jean)*.....*Pas imprimée.*
43. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 avril 1887—Copie de tous les papiers, documents, correspondance, etc., relativement à la construction d'un bureau de poste en la ville de Montmagny, dans le comté de Montmagny. Présentée à la Chambre des communes le 8 mars 1888—*M. Choquette*.....*Pas imprimée.*
- 43a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Copie de toute correspondance relative à l'achat d'un terrain dans la ville d'Arichat pour y bâtir des bureaux de poste et de douane. Présentée à la Chambre des communes le 8 mars 1888.—*M. Flynn*—*Pas imprimée.*
- 43b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1888—Copie de tous rapports, correspondance, pétitions ou documents concernant la construction permanente projetée d'un bureau de poste et de douane à Strathroy, et de toutes recommandations faites au sujet de son emplacement, de son caractère et de son coût, etc., etc. Présentée à la Chambre des communes le 20 avril 1888—*M. McMullen*.....*Pas imprimée.*
- 43c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888. Copie de toutes lettres, mémoires et autres documents concernant la construction d'édifices publics dans la cité de Saint-Hyacinthe, tels que le bureau de poste et entrepôt pour la douane, etc. Présentée à la Chambre des communes le 1er mai 1888.—*M. Dupont*.....*Pas imprimée.*
- 43d. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888. Copie de toute correspondance et pétitions concernant la construction de bureaux de poste, de douane et du revenu de l'intérieur, dans la ville de Pictou. Présentée à la Chambre des communes le 8 mai 1888.—*M. P. Latt*.....*Pas imprimée.*
44. Relevé des Statuts du Canada vendus et distribués officiellement pendant les deux dernières années, aux termes de l'article 14 du chap. 2 des Statuts révisés du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 13 mars 1888, par l'honorable J. A. Chapleau—  
*Pas imprimé.*
45. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 février 1888—Etat dressé suivant la formule employée pour les relevés publiés dans la *Gazette* des exportations et importations, du 1er juillet 1887 au 1er mars 1888, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays. Présentée à la Chambre des communes le 14 mars 1888.—*Sir Richard Cartwright*.....*Pas imprimée.*
46. Rapport des nouveaux règlements et de la procédure de la "Cour de l'Echiquier du Canada," conformément aux articles 55 et 56 du chap. 16 de la 50e et 51e Victoria. Présenté à la Chambre des communes le 19 mars 1888, par l'honorable J. A. Chapleau.....*Pas imprimée.*
- 46a. Rapport, suivant les termes de l'article 109 de l'acte des cours suprême et de l'échiquier, Statuts révisés du Canada, chap. 135, au sujet de l'ordre général n° 83, qui a été fait par les juges de la cour suprême du Canada, pendant l'année dernière. Présenté à la Chambre des Communes le 4 avril 1888, par l'honorable J. A. Chapleau.....*Pas imprimée.*
- 46b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mars 1888. Etat donnant les noms de tous les juges de cours supérieure, de loi ou d'équité, admis à la retraite en Canada, et la date de leurs lettres patentes respectives. Aussi, copie de la dernière lettre patente adressée à un juge de la cour supérieure admis à la retraite. Présentée à la Chambre des communes le 9 avril 1888—*M. Small*.....*Pas imprimée.*
47. Etat concernant l'hôpital général et de marine de Collingwood, pour l'année 1887. Présenté à la Chambre des communes le 19 mai 1888, par M. l'Orateur.....*Pas imprimée.*

48. Etat des affaires de la Compagnie Anglo-Canadienne de Prêts et de Placements, à la date du 31 décembre 1887. Présenté à la Chambre des communes le 19 mai 1888, par M. l'Orateur.—  
*Pas imprimé.*
49. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er mars 1888, demandant copie des lettres signées Jos. H. Bellerose, adressées au ministre de la justice, en date des 27 et 28 novembre 1887, en rapport avec l'incendie de la propriété de M. Louis Guimond, de Saint-Vincent-de-Paul; aussi, copie des témoignages pris dans cette affaire du rapport que l'inspecteur des pénitenciers a présenté après s'être enquis des faits mentionnés dans les dites lettres. Présentée au Sénat le 21 mars 1888.—*L'honorable M. Bellerose—*  
*Pas imprimée.*
- 49a Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 18 avril 1888, priant Son Excellence de vouloir bien faire transmettre à cette Chambre, copie d'une lettre en date du 31 mars dernier, de l'honorable Joseph H. Bellerose, relative à l'incendie de la maison de M. Louis Guimond, à Saint-Vincent-de-Paul; aussi, copie d'une lettre de James Devlin, ingénieur, sur le même sujet; aussi, copie des déclarations solennelles qui accompagnent les dites lettres, et de toute autre correspondance relative à ce sujet. Présentée au Sénat le 21 mai 1888.—*L'honorable M. Bellerose..... Pas imprimée.*
50. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mai 1887—Etat montrant les noms de toutes les personnes qui ont soumissionné pour le transport des malles entre les glaces de côtes au Cap Traverse, I.P.-E.; et le montant de chaque soumission, et à qui le contrat a été donné. Présentée à la Chambre des communes le 21 mars 1888.—*M. Perry..... Pas imprimée.*
51. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mars 1888—Copie de toutes demandes, lettres ou autres communications adressées au gouvernement ou à aucun département ou ministre, ou de tous rapports relativement à la requête présentée de la part du bataillon York-Simcoe pour l'allocation du petit équipement pendant la campagne du Nord-Ouest, et de toutes réponses à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 21 mars 1888.—*M. Mulock..... Pas imprimée.*
52. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er mars 1888—Copie des règlements faits par le gouverneur en conseil pour l'enregistrement des unions ouvrières. Présentée à la Chambre des communes le 28 mars 1888.—*M. Amyot..... Pas imprimée.*
53. Copie des dépêches de sir L. West à lord Lansdowne, et de sir L. West à lord Salisbury; et aussi, copie certifiée d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, concernant l'admission en franchise de certains articles, lorsqu'il paraîtra, à la satisfaction du gouverneur en conseil, que des articles similaires du Canada pourront être importés en franchise par les Etats-Unis. Présentée à la Chambre des communes le 6 avril 1888, par sir Charles Tupper.—  
*Imprimée pour les documents de la session seulement.*
54. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1888—Rapport de M. Parmelee au ministre des douanes sur l'a-propos de faire de Kamloops un port douanier. Présentée à la Chambre des communes le 9 avril 1888.—*M. Hara..... Pas imprimée.*
55. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 2 mars 1888—Etat donnant la date à laquelle le steamer *Northern Light* a commencé ses voyages entre l'Île du Prince-Edouard et Pictou, N.-E., le nombre de voyages faits, le nombre de voyageurs transportés, et la date de son dernier voyage jusqu'à date. Présentée à la Chambre des communes le 10 avril 1888.—*M. Perry..... Pas imprimée.*
- 55a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 février 1888—Etat donnant les noms et les salaires de tous les capitaines en charge de steamers du gouvernement, ainsi que les salaires et allocations actuellement payables aux dits capitaines et à eux payés; et copie de toutes pétitions, correspondance, télégrammes, etc., concernant le salaire du capitaine du *Northern Light* depuis le 1er janvier 1879. Aussi, état donnant les noms et le nombre d'hommes employés à bord du dit steamer, ou en rapport avec lui, au cours de l'été dernier, à partir de la discontinuation de ses voyages au printemps de 1887 jusqu'à la reprise de son service dans l'automne de la même année. Présentée à la Chambre des communes le 10 avril 1888.—*M. Welsh..... Pas imprimée.*
- 55b. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 février 1888—Etat donnant les noms et le nombre d'hommes employés à bord du *Northern Light*, ou en

- rapport avec lui, au cours de l'été dernier, à partir de la discontinuation de ses voyages au printemps de 1887 jusqu'à la reprise de son service dans l'automne de la même année. Présentée à la Chambre des communes le 9 mai 1888.—*M. Welsh*..... *Pas imprimée.*
56. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1888—Relevé du montant total payé par le gouvernement en rapport avec l'acte des licences pour la vente des liqueurs. Présentée à la Chambre des communes le 10 avril 1888.—*M. Mulock*..... *Pas imprimée.*
57. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Etat indiquant le montant des sommes dépensées depuis 1867 aux réparations et améliorations du quai à Saint-Jérôme de Matane. Présentée à la Chambre des communes le 10 avril 1888.—*M. Fiset*—*Pas imprimée.*
58. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mars 1888—Relevé des accidents de chemins de fer signalés au gouvernement en 1886, et au sujet desquels des actions sont actuellement pendantes. Présentée à la Chambre des communes le 12 avril 1888.—*M. Denison*—*Pas imprimée.*
- 58a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1888—Etat indiquant le montant voté à chaque session depuis 1880 comme subventions aux chemins de fer, combien a été voté pour chaque province, et le montant payé à compte de ces subventions. Présentée à la Chambre des communes le 13 avril 1888.—*M. Semple*..... *Pas imprimée.*
- 58b. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 avril 1888—Copie de toute correspondance échangée avec le gouvernement impérial relativement au désaveu des actes du Manitoba concernant les chemins de fer. Présentée à la Chambre des communes le 17 avril 1888.—*L'honorable M. Laurier*—*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 58c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de toute correspondance, rapports, etc., entre M. Allan Knight et le gouvernement; aussi entre le département des chemins de fer ou aucuns de ses officiers, au sujet de dommages subis par lui en rapport avec l'embranchement de Derby, dans le comté de Northumberland, N.-E. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1888.—*M. Jones (Halifax)*..... *Pas imprimée.*
- 58d. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 juin 1887—Copie des rapports d'explorations des chemins de fer entre le Détroit de Canso et Sydney *via* Grand-Narrows, et entre le Détroit de Canso et Louisbourg *via* St. Peter's, pendant l'été de 1885, avec les évaluations du coût des deux lignes; aussi, copie des rapports d'explorations entre Grand-Narrows *via* Boisdale, Sydney-Nord et Sydney, et entre East Bay et St. Peter's; de même que des rapports d'explorations entre Sydney et Loch Lomond *via* la Vallée de Mira et la Vallée de Salmon River, pendant l'année 1886; et aussi copie de tous télégrammes adressés au département des chemins de fer pendant la saison des explorations; aussi, copie de la minute du conseil adoptant la route de Grand-Narrows à Sydney Nord et Sud, *via* Boisdale, avec celle du rapport de l'ingénieur au sujet de la traverse de Grand-Narrows; et aussi, copie de tous énoncés et arguments soumis au gouvernement à l'encontre de la route de Grand-Narrows, par la délégation du Cap-Breton, en janvier dernier; et aussi, un état indiquant la route particulière favorisée par la dite délégation. Présentée à la Chambre des communes le 4 mai 1888.—*M. Flynn et M. McDougall (Cap Breton)*..... *Pas imprimée.*
- 58e. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Copie de toutes réclamations adressées au département des chemins de fer pour expropriation de terrains pour la construction de l'embranchement de Saint-Charles, dans le comté de Lévis; aussi un état indiquant le montant de chaque réclamation; le nom de ceux dont les réclamations ont été réglées jusqu'au 1er avril 1887, et le montant qui leur a été accordé; aussi le nom de ceux dont les réclamations sont encore pendantes. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1888.—*M. Guay*..... *Pas imprimée.*
- 58f. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 avril 1888—Copie de toute correspondance entre le département des chemins de fer et MM. A. Pion et Cie, de Québec, au sujet d'une réclamation pour marchandises endommagées sur l'Intercolonial. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1888.—*M. Langelier (Québec-Centre)*..... *Pas imprimée.*
- 58g. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 18 avril 1888—Copie de toute correspondance entre le gouvernement, ou un quelconque de ses membres, et les conseils municipaux des comtés de Pictou, Antigonish et Guysboro', Nouvelle-Ecosse, et toutes autres personnes; ainsi que copies des résolutions passées par les dits conseils municipaux concernant le



- remboursement, par le gouvernement, des deniers payés par les dits conseils municipaux pour le droit d'expropriation pour le chemin de fer de Prolongement-Est, maintenant la propriété du gouvernement et en sa possession. Présentée à la Chambre des communes le 15 mai 1888—*M. Kirk*..... *Pas imprimée.*
- 58f. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de tous papiers, écrits, et rapports entre M. Allan Bryanton et le gouvernement du Canada ou quelqu'un en son nom, ou entre les officiers du gouvernement et lui ou quelqu'un en son nom, ou entre le gouvernement et ses officiers, concernant la construction d'une plateforme ou d'une voie d'évitement près de sa propriété, sur la ligne du chemin de fer d'embranchement de Derby, dans le comté de Northumberland, N.-B. Présentée à la Chambre des communes le 15 mai 1888—*M. Jones (Halifax)*..... *Pas imprimée.*
- 58i. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de toute correspondance entre M. Albert Bryanton et le département des chemins de fer ou aucuns de ses officiers ou quelqu'un en son nom; aussi, copie de tous rapports et instructions entre le dit département ou ses officiers pour placer une ligne d'évitement sur un quai d'embarquement sur la propriété du dit Bryanton sur l'embranchement de Derby, dans le comté de Northumberland, N.-B. Présentée à la Chambre des communes le 15 mai 1888—*M. Jones (Halifax)*..... *Pas imprimée.*
- 58j. Papiers, correspondance, etc., concernant les subventions à certaines compagnies de chemins de fer et pour aider à la construction de certains réseaux ferrés, comme suit: Chemin de fer de Québec-Central; chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean; chemin de fer de jonction de Pontiac au Pacifique; chemin de fer de jonction de Montréal à Champlain; chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest; compagnie du chemin de fer de Témiscouata. Présentés à la Chambre des communes le 18 mai 1888, par sir Charles Tupper..... *Pas imprimés.*
- 58k. Réponse partielle à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copie de tous papiers, documents, télégrammes et correspondance concernant l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer Central du Grand Nord-Ouest, ou tout octroi de terres à la dite compagnie, ou pour aider à la construction de tout ou partie du dit chemin. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. Edgar*..... *Pas imprimée.*
- 58l. Réponse partielle à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copie de tous papiers, documents, télégrammes et correspondance concernant l'octroi de terres à la compagnie du chemin de fer de Souris aux Montagnes Rocheuses, ou en aide à la construction du dit chemin. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. Edgar*—  
*Pas imprimée.*
- 58m. Réponse partielle à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copie de tous papiers, documents, télégrammes et correspondance concernant l'octroi de terres à la compagnie du chemin de fer Central du Nord-Ouest ou en aide à la construction du dit chemin. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. Edgar*..... *Pas imprimée.*
- 58n. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de toute correspondance et rapports entre M. John Knight et le gouvernement, et le département des chemins de fer ou aucuns de ses officiers, au sujet de dommages subis par lui en rapport avec le chemin de fer d'embranchement de Derby, dans le comté de Northumberland, N.-B. Présentée à la Chambre des communes le 22 mai 1888—*M. Jones (Halifax)*..... *Pas imprimée.*
- 58o. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Correspondance entre M. Samuel Russell et le gouvernement fédéral, ou aucun de ses employés, ainsi que toutes communications et rapports de cet employé ou ces employés, au sujet d'une réclamation pour dommages causés à sa propriété par le chemin de fer d'embranchement de Derby, dans le comté de Northumberland, N.-B. Présentée à la Chambre des communes le 22 mai 1888—*M. Jones (Halifax)*..... *Pas imprimée.*
- 58p. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de toute correspondance et rapports entre M. Patrick Clancey et le gouvernement ou aucun de ses officiers, ou le département des chemins de fer ou aucun de ses officiers, au sujet de dommages subis par lui en rapport avec l'embranchement de Derby, dans le comté de Northumberland, N.-B. Présentée à la Chambre des communes le 22 mai 1888—*M. Jones (Halifax)*..... *Pas imprimée.*
59. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mars 1888—Etat indiquant la quantité du matériel roulant acheté pour le chemin de fer Intercolonial pendant le dernier semestre de l'année expirée le 31 décembre 1887, donnant chaque espèce de matériel roulant, s'il

- a été acheté par contrat, ou autrement, les noms des vendeurs, et le coût de chaque espèce; aussi, un état montrant le matériel roulant construit dans les ateliers du gouvernement. Présentée à la Chambre des communes, le 13 avril 1888—*M. Weldon (Saint-Jean)*..... *Pas imprimée.*
- 59a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1888—Relevé détaillé des dépenses du chemin de fer Intercolonial portées au compte du capital pour les années 1879 et 1887 inclusivement. Présentée à la Chambre des communes le 13 avril 1888—*M. Jones (Halifax)*..... *Pas imprimée.*
- 59b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1888—Copie des procédés de l'enquête faite à Sainte-Flavie, le 23 septembre 1887, sur le corps de Wm. L. Duncan, tué le jour précédent sur le chemin de fer Intercolonial, avec la preuve faite à cette enquête. Aussi, copie de tout rapport ou investigation sur l'accident par les autorités du chemin de fer, ou d'aucun rapport relatif à cet accident adressé au département des chemins de fer et canaux, et de toute correspondance échangée avec le dit département relativement à cette affaire. Présentée à la Chambre des communes le 18 avril 1888—*M. Weldon (Saint-Jean)*..... *Pas imprimée.*
- 59c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de toutes soumissions reçues par le gouvernement en février dernier, pour le clôturage du chemin de fer de Prolongement-Est, dans la Nouvelle-Ecosse, et de l'Intercolonial, à partir de Pictou-Landing jusqu'à la jonction à Windsor, ainsi qu'un état indiquant le nom de la personne ou des personnes auxquelles des contrats ont été donnés, s'il en a été donné, et la longueur de clôturage donnée à chaque entrepreneur, ainsi que le montant payé à chacun d'eux. Présentée à la Chambre des communes le 27 avril 1888—*M. Kirk*..... *Pas imprimée.*
- 59d. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 18 avril 1888—Copie de la correspondance entre J. C. Pottinger, écrivain, surintendant du chemin de fer Intercolonial, et M. Noël Fortin, de la paroisse de Saint-Fabien, concernant l'accident et les dommages causés à ce dernier. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1888—*M. Fiset*..... *Pas imprimée.*
- 59e. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mars 1888—Relevé des accidents arrivés aux trains de l'Intercolonial par suite de collisions, rails brisés, ou autrement, depuis le 1er mars 1888; les causes et dates respectives; les noms de tous chefs de train, ingénieurs-mécaniciens ou autres employés destitués, suspendus de leurs fonctions ou mis à l'amende à la suite de telles collisions ou de toute autre négligence de leurs devoirs; le montant du dommage (si aucun) causé dans chaque cas à la propriété; le chiffre de la compensation payée aux personnes possédant des propriétés détruites ou endommagées, ainsi que le montant des réclamations pour pertes ou dommages (s'il en est) non réglées. Présentée à la Chambre des communes le 27 avril 1888—*M. Weldon (Saint-Jean)*..... *Pas imprimée.*
- 59f. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 avril 1887—Copie de tous papiers, documents, correspondance, etc., concernant la destitution de Odias Carbonneau, Eudore Gaumont et Fidèle Pelletier, tous trois employés sur le chemin de fer Intercolonial, le premier comme opérateur de télégraphe à la Chaudière, comté de Lévis, le second comme cantonnier à Saint-Thomas, comté de Montmagny, et le troisième comme agent à la station du Cap Saint-Ignace, du dit comté. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1888—*M. Choquette*..... *Pas imprimée.*
60. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copie du contrat qui existe actuellement entre le gouvernement et les entrepreneurs pour l'impression des billets de la Puissance, et de toute correspondance ayant trait à son adjudication. Présentée à la Chambre des communes le 16 avril 1888—*M. Edgar*..... *Pas imprimée.*
61. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 4 avril 1888, pour un état indiquant le coût total de la construction des divers travaux exécutés pour la descente des bois et billots sur la rivière Ottawa et ses tributaires jusqu'au 30 juin dernier; aussi un état indiquant la dépense annuelle de l'entretien de ces ouvrages pendant les cinq années antérieures au 30 juin dernier, sous les différents chefs de reconstruction, réparation, et frais d'administration, à chacune des stations, avec le nom de la rivière ou du tributaire où la dépense a eu lieu; et copie de toute demande reçue de particuliers ou de compagnies à charte pour l'acquisition par voie d'achat ou autrement de tout ou partie de ces ouvrages et améliorations sur la rivière Ottawa et ses tributaires. Présentée au Sénat le 18 avril 1888—*L'hon. M. Clemon*—*Pas imprimée.*

- 61a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Etat indiquant le coût total de la construction des divers travaux exécutés pour la descente des bois et billots sur la rivière Ottawa et ses tributaires jusqu'au 30 juin dernier; aussi un état indiquant la dépense annuelle de l'entretien de ces ouvrages pendant les cinq années antérieures au 30 juin dernier, sous les différents chefs de reconstruction, réparation, et frais d'administration, à chacune des stations, avec le nom de la rivière ou du tributaire où la dépense a eu lieu; et copie de toute demande reçue de particuliers ou de compagnies à charte pour l'acquisition par voie d'achat ou autrement de tout ou partie de ces ouvrages et améliorations sur la rivière Ottawa et ses tributaires. Présentée à la Chambre des communes le 26 avril 1888—*M. Amyot*—  
*Pas imprimée.*
- 62.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 16 avril 1888—Etat donnant toutes les soumissions pour habillements de la milice depuis le premier janvier 1883, et indiquant le nom de chaque maison ou personne à qui le contrat ou les contrats ont été accordés. Présentée à la Chambre des communes le 17 mai 1888—*M. McMullen*.....*Pas imprimée.*
- 62a.** Papiers relatifs aux pensions payées—au canonnier Ryan, artillerie de place de Montréal, et au sergent Valiquette, 65ème bataillon; au salaire du gardien Bedford, champ de tir, Québec; coût de remèdes, écoles d'infanterie de Frédéricton, N.-B., et de Saint-Jean, Québec; et pensions accordées aux représentants du cap. F. T. Brown, et au lieutenant Charles Swinford; aussi, relevés des pensions payées par suite de la révolte dans les Territoires du Nord-Ouest, en 1885, avec une copie des règlements concernant le paiement de pensions pour service actif. Présentés à la Chambre des communes le 17 mai 1888, par sir Adolphe Caron—  
*Pas imprimés.*
- 63.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 6 juin 1887—Copie de tous contrats conclus par le gouvernement avec John Harvey pour la construction de glissoires et autres améliorations sur la rivière Mattawa; de toutes annonces demandant des soumissions pour ces travaux; des dites soumissions, et de tous autres papiers, lettres et correspondance entre le gouvernement et Harvey, au sujet des dits contrats et travaux. Présentée à la Chambre des communes le 25 avril 1888—*M. Lister*.....*Pas imprimée.*
- 64.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1888—Copie de toute correspondance, pétitions et rapports concernant la réclamation des Sauvages Chippewas et Ottawas, à certaines îles dans le lac Erié et la rivière Détroit. Présentée à la Chambre des communes le 25 avril 1888.—*M. Patterson (Essex)*.....*Pas imprimée.*
- 64a.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 26 avril 1888—Copie de toute correspondance, accusations, papiers ou ordres concernant la démission d'Archibald Culbertson de la position de conseiller de la bande des Mohawks. Présentée à la Chambre des communes le 7 mai 1887.—*M. Burdett*.....*Pas imprimée.*
- 64b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de toute correspondance entre le gouvernement et toute personne ou personnes au sujet de la réclamation des Sauvages de Mississauga, en vertu des divers traités concernant des terrains non cédés, ainsi que tous rapports et plans s'y rattachant. Présentée à la Chambre des communes le 8 mai 1888.—*M. Hadill*.....*Pas imprimée.*
- 64c.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 avril 1888—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui de l'Ontario, concernant une réclamation des Sauvages des Six-Nations, demandant une indemnité pour la submersion de leurs terres par suite de la construction d'un barrage dans la Grande-Rivière, à Dunsville, par la Cie du Canal Welland, vers l'année 1833; aussi, copie de tous ordres en conseil et rapports de département relatifs à cette réclamation ou au paiement d'une indemnité. Présentée à la Chambre des communes le 9 mai 1888.—*M. Somerville*.....*Pas imprimée.*
- 64d.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 18 avril 1888—Copie de toutes lettres, télégrammes et requêtes adressés par des Sauvages de la réserve de Caughnawaga au ministre de l'intérieur, demandant une élection de chefs suivant les dispositions de l'Acte des Sauvages, et de toute correspondance échangée à ce sujet entre les dits Sauvages, le ministre de l'intérieur et l'agent de la réserve. Présentée à la Chambre des communes le 9 mai 1888.—*M. Doyon*.....*Pas imprimée.*
- 65.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 avril 1888—Copie de tous papiers, correspondance, arrêtés du conseil et ordres admi-

- nistratifs, non encore produits, concernant : 1. Le refus de la part des autorités des Etats-Unis de permettre aux navires ou machines de sauvetage du Canada de venir en aide aux bâtiments canadiens en détresse dans les eaux américaines. 2. Le refus de la part des autorités canadiennes de permettre aux navires ou machines de sauvetage des Etats-Unis, de venir en aide aux bâtiments américains en détresse dans les eaux canadiennes. Présentée à la Chambre des communes le 26 avril 1888.—*M. Edgar*—  
*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 65a. Correspondance concernant la saisie de navires anglais dans la mer de Behring. Présentée à la Chambre des communes le 26 avril 1888, par l'honorable G. E. Foster—  
*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 65b. Nouvelle correspondance concernant la saisie de navires anglais dans la mer de Behring. Présentée à la Chambre des communes le 27 avril 1888, par l'honorable G. E. Foster—  
*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 65c. Nouvelle correspondance concernant la saisie de navires anglais dans la mer de Behring. Présentée à la Chambre des communes le 18 mai 1888, par l'honorable G. E. Foster—  
*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
66. Copie certifiée du rapport d'un comité du Conseil privé, au sujet des chemins de fer dans le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie-Anglaise, ainsi que le rapport du ministre des chemins de fer et canaux sur ce sujet, y compris copie d'un projet de convention avec annexe. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1888, par sir Charles Tupper—  
*Pas imprimée.*
67. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Copie de tous rapports d'exploration et correspondance relatifs à l'exploration du détroit de Northumberland en vue de la construction d'une voie sous-marine pour traverser le détroit, avec les noms des ingénieurs employés, et le compte détaillé des dépenses encourues dans la dite exploration pendant l'année 1886. Présentée à la Chambre des communes le 4 mai 1888.—*M. Perry*—  
*Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 67a. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 mars 1888, pour copie des plans et rapports de la dernière exploration relative au tunnel projeté entre le Cap Traverse, Ile du Prince-Edouard, et le Cap Tormentine, Nouveau-Brunswick. Présentée au Sénat le 18 avril 1888.—*L'honorable M. Howlan*—  
*Imprimée pour les documents de la session seulement.*
68. Copies certifiées de rapports de comités du Conseil privé, et autres papiers, concernant le désaveu de certains actes passés par la législature de la province de la Colombie-Anglaise. Présentées à la Chambre des communes le 4 mai 1888, par sir Hector Langevin—  
*Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*
69. Rapport des commissaires du havre de Québec, pour l'année 1887. Présenté à la Chambre des communes le 7 mai 1888, par sir Charles Tupper..... *Pas imprimé.*
- 69a. Rapport des commissaires du havre de Montréal, pour l'année 1887. Présenté à la Chambre des communes le 7 mai 1888, par sir Charles Tupper..... *Pas imprimé.*
- 69b. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 16 avril 1888—Copie de toute correspondance, pétitions, rapports d'ingénieurs et autres, touchant le dragage du havre de Pictou, sur la baie de Quinté, qui n'ont pas encore été soumis à la Chambre. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1888.—*M. Platt*..... *Pas imprimée.*
70. Réponse à un ordre de la Chambre en date du 6 juin 1887—Copie de tous papiers et correspondance concernant quelque changement à apporter dans le système de ventilation de la salle des délibérations de la Chambre des communes. Présentée à la Chambre des communes le 9 mai 1888.—*M. Charlton*..... *Pas imprimée.*
71. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 28 mars 1888—Copie du rapport fait par le professeur Saunders relativement au site de la ferme agronomique dans le Nord-Ouest, et de toutes lettres, documents et papiers concernant les divers sites proposés ainsi que les recommandations qu'il a faites à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1888.—*M. McMullen*..... *Pas imprimée.*
72. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 16 avril 1888—Copie de toute correspondance, rapports et recommandations se rapportant à l'allégation du capitaine George H. Young, de Winnipeg, qui prétend avoir sauvé le prêtre blessé, le révérend père Moulin, à

- Batoche, le 11 mai 1885, avec l'aide des hommes d'ambulance Bailey et King, du 90e bataillon ; et que le dit sauvetage n'a pas été effectué par le docteur Gravely, de Cornwall, tel que relaté dans le rapport du chirurgien général de la milice, présenté au parlement en mai 1886. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1888.—*M. Daly*..... *Pas imprimée.*
73. Copie certifiée d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 23 juillet 1887, sur un mémoire, en date du 19 juillet 1887, du ministre des travaux publics, donnant son assentiment aux recommandations contenues dans le rapport annexé du surintendant des télégraphes du gouvernement, savoir : que les mesures nécessaires soient prises pour permettre à la Puissance de prendre part à la convention pour la protection des câbles sous-marins. Présentée au Sénat le 6 avril 1888; par l'honorable M. Abbott..... *Pas imprimée.*
74. Etats et rapports des baptêmes, mariages et sépultures dans les districts d'Arthabaska, Chicoutimi, Gaspé, Joliette, Montmagny et Saguenay, pour l'année 1887. Présentés à la Chambre des communes le 19 mai 1888, par M. l'Orateur ..... *Pas imprimés.*
75. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de tous documents concernant la demande de George G. McDonald relativement à l'exposition du centenaire de 1876. Présentée à la Chambre des communes le 22 mai 1888—*M. Landerkin*.... *Pas imprimée.*
76. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 mars 1888, priant Son Excellence de vouloir bien faire transmettre à cette Chambre copie des délibérations de la conférence coloniale tenue à Londres en 1887, pour ce qui concerne les communications postales et télégraphiques impériales par la voie du Canada, et aussi toute correspondance échangée entre les autorités impériales et le gouvernement ou quelqu'un de ses départements sur ce sujet depuis la conférence. Présentée au Sénat le 18 mai 1888—*L'honorable M. Dickey*..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
77. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mai 1886, priant Son Excellence de vouloir bien faire transmettre à cette Chambre copie de toutes demandes de lettres patentes pour des terres situées dans le township 8, rangs 1 et 2, est; township 8, rangs 1 et 2, ouest; township 9, rangs 1 et 2, est; township 9, rangs 1 et 2, ouest; township 10, rangs 1 et 2, est; township 10, rangs 1 et 2, ouest; et aussi pour les sections 11 et 29 du township 10, 2e rang, ouest, et pour toutes autres terres comprises dans l'arpentage du goulet de la rivière Sale, avec indication des patentes délivrées et des personnes à qui elles l'ont été; aussi copie de toutes demandes de serips avec une liste des serips délivrés, et un état donnant les noms des personnes qui ont reçu de tels serips à la suite de ces demandes, ou en rapport avec ces terres ou pour en tenir lieu. Présentée au Sénat le 21 mai 1888—*L'honorable M. Schultz*—  
*Pas imprimée.*
78. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 10 avril 1888, indiquant la somme qu' : coûté au Canada l'entretien du bureau du gouverneur général depuis la confédération jusqu'au 1er janvier 1888, en traitements, frais de résidence, frais de voyage et toutes autres dépenses incidentes,—le dit état devant faire voir le montant payé pour chacun des gouverneurs. Présentée au Sénat le 22 mai 1888—*L'honorable M. O'Donohoe*... *Pas imprimée.*

## R A P P O R T

DU

## MAÎTRE GÉNÉRAL DES POSTES

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN

1887.

---

*IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.*

---



OTTAWA:  
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON.  
1888.



## TABLE

Des états annexés au rapport.

|   | Ontario. | Québec. | Nouvelle-Ecosse | N.-Brunswick. | Manitoba et<br>Territoires du<br>Nord-Ouest. | Colombie-Bri-<br>tannique. | Ile du Prince-<br>Edouard. |
|---|----------|---------|-----------------|---------------|--|----------------------------|----------------------------|
|   | Page     | Page    | Page            | Page          | Page   | Page                       | Page                       |
| <b>PARTIE I.</b>  |          |         |                 |               |  |                            |                            |
| N° 1.—Etat des recettes et dépenses des postes du Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1887. <i>Voir page 3.</i>        |          |         |                 |               |  |                            |                            |
| Etat des recettes et dépenses dans les différentes provinces, même exercice.....  | 4        | 5       | 6               | 7             | 8  | 9                          | 10                         |
| N° 2.—Détail des paiements et frais pour le transport ordinaire des malles, même exercice . . . . .                           | 11       | 66      | 95              | 118           | 136  | 148                        | 155                        |
| Frais de transport des malles par eau, même exercice . . . . .  | 63       | 92      | 115             | 133           | .....  | 152                        | .....                      |
| Frais de transport des malles par chemins de fer, même exercice.....  | 64       | 93      | 116             | 134           | 143  | 153                        | 161                        |
| Dépenses pour la confection et la réparation des sacs postaux, même exercice.. . . .  | 65       | 94      | 117             | 135           | 147  | 154                        | 161                        |
| <b>PARTIE II.</b>   |          |         |                 |               |  |                            |                            |
| N° 3.—(A.)—Appointements : bureaux des inspecteurs des postes, y compris le service des malles par chemins de fer . . . . .   | 2        | 76      | 112             | 140           | 163  | 176                        | 181                        |
| Appointements : bureaux de poste urbains organisés par le département.....  | 11       | 80      | 114             | 142           | 165  | 177                        | 181                        |
| Appointements : service des malles par paquets poste . . . . .  | 23       | .....   | .....           | .....         | .....  | .....                      | .....                      |
| Recettes encaissées, et appointements et allocations payés aux bureaux de poste généralement pour tout le Canada . . . . .    | 25       | 87      | 116             | 140           | 167  | 178                        | 182                        |
| (D.)—Etat des commissions payées aux vendeurs de timbres-poste dans les villes, même exercice . . . . .                       | 188      | 189     | 189             | 190           | 190  | 191                        | 191                        |
| (E.)—Compte des frais de voyage pour le service du ministère des postes, même exercice.....                                   | 192      | 193     | 194             | 194           | 195  | 195                        | 196                        |
| (F.)—Compte des sommes payées pour fournitures au ministère des postes, même exercice . . . . .                               | 197      | 201     | 203             | 204           | 205  | 206                        | 207                        |
| (G.)—Compte des loyers et taxes payés par ce ministère, même exercice.....  | 208      | 208     | .....           | .....         | 208  | .....                      | .....                      |
| (H.)—Détail de la dépense départementale en papeterie, impressions et annonces, même exercice . . . . .                       | 209      | 211     | 212             | 213           | 214  | 215                        | 216                        |
| (I.)—Compte du combustible et de l'éclairage pour le même exercice. . . . .   | 217      | .....   | .....           | 217           | .....  | 218                        | .....                      |
| (K.)—Compte des sommes payées pour diverses dépenses pour les postes, même exercice . . . . .                                 | 219      | 222     | 224             | 225           | 227  | 228                        | 229                        |
| <b>PARTIE III.</b>  |          |         |                 |               |  |                            |                            |
| N° 6.—Etat indiquant les bureaux de mandats-poste en activité, le nombre et le montant des mandats délivrés et payés. . . . . | 2        | 12      | 15              | 18            | 20   | 21                         | 20                         |



TABLE—*Fin.*

| PARTIE III— <i>Fin.</i>  |  | Page |
|--|--|------|
| N° 7.—Coût annuel du service des mandats-poste en Canada, avec l'indication en détail des frais pour appointements, etc., pendant l'exercice.....  |  | 22   |
| N° 8.—Relevé des pertes faites par ce service pendant l'exercice.....  |  | 23   |
| Résumé des opérations relatives aux mandats-poste en Canada, etc.....  |  | 24   |
| N° 5.—Etat indiquant tous les cas arrivés pendant l'exercice clos le 30 juin 1887, de soustraction ou de perte de lettres contenant de l'argent, pendant leur transmission par la poste en Canada, avec les détails de chaque cas et le résultat des enquêtes faites par le département..... |  | 26   |
| Récapitulation.....  |  | 57   |
| N° 9.—Lettres tombées en rebut :—  |  |      |
| Tableau I, indiquant le nombre total des lettres de toute espèce reçues par le bureau des rebuts et ce qu'on en a fait.....  |  | 58   |
| Tableau II, indiquant le nombre des lettres contenant de l'argent ou autres valeurs et ce qu'on en a fait.....   |  | 64   |
| N° 10.—Compte de tous dépôts reçus et remboursés sous l'autorité de l'acte 31 Vict., chap. 10, depuis le 1er juillet 1886 jusqu'au 30 juin 1887, et du montant total dû aux déposants à cette dernière date.....   |  | 69   |
| Etat des dépenses faites du 1er juillet 1886 au 30 juin 1887.....  |  | 70   |

## RAPPORT

DU

## MAITRE GÉNÉRAL DES POSTES

POUR L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 1887.

*A Son Excellence le très honorable Marquis de Lansdowne, gouverneur général du Canada, etc., etc.*

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE:—

J'ai l'honneur de présenter à Votre Excellence, pour être soumis au parlement, le rapport du ministère des postes du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

On pourra se faire, sous les rapports les plus essentiels, une idée du développement qu'a pris cette année le service postal du Canada, au moyen des états et tableaux qui constituent ce rapport, et par lesquels on verra entre autres choses que 239 bureaux de poste nouveaux ont été établis dans les différentes provinces, ce qui porte maintenant le nombre total des bureaux de poste en activité à 7,534; tandis que l'étendue des routes postales exploitées a été augmentée de 1,920 milles, et le parcours annuel sur les différentes routes a été augmenté de 514,467 milles.

Les développements pris pendant l'année par les services des mandats d'articles d'argent et des caisses d'épargnes sont consignés dans les états qui se rapportent à ce service.

Le nombre des lettres qui ont passé par la poste a atteint le chiffre de 74,300,000 et celui des cartes-correspondance est arrivé à 16,356,000.

Les arrangements mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme ayant été faits pour l'organisation d'un service postal quotidien sur tout le parcours du chemin de fer du Pacifique récemment ouvert entre Montréal et Vancouver, ont bien réussi, et le service a été effectué avec satisfaisante régularité.

En connexion avec cette ligne de communication avec la côte du Pacifique, il a été établi entre le Canada, le Japon et la Chine, par la voie de certains steamers, un service postal se faisant aux intervalles et aux dates réglés par les arrangements voulus par le commerce.

L'augmentation des affaires postales dans les districts de l'ouest de l'Ontario, ont rendu nécessaires certaines modifications dans la surintendance, et en conséquence il a été formé une nouvelle division d'inspection comprenant les comtés de Bruce, de Huron, de Perth, de Waterloo et de Wellington, et parties des comtés de Grey et d'Oxford, sous la charge d'un inspecteur résident à Stratford. Le nouvel arrangement date du 1er août dernier.

Les arrangements sous l'opération desquels les timbres-poste étaient depuis quelque temps fournis au public par des vendeurs autres que les maîtres de poste, ont subi des modifications de nature à effectuer certaines économies sans nuire au service.

Il a été jugé à propos de discontinuer de faire faire le triage à bord des steamers faisant le service postal entre le Canada et le Royaume-Uni, et de prendre des mesures pour que ce triage s'opère de ce côté-ci de l'Atlantique. On s'attend que ce système sera à la fois plus économique et plus efficace.

Grâce à l'accroissement de la population du Canada et à la colonisation de nos terres, il est devenu de plus en plus nécessaire de donner au public un système postal offrant plus de facilités pour la transmission de petits articles de certaine nature pouvant être expédiés en paquets faciles à examiner, et auxquels il serait souvent difficile d'atteindre leur destination autrement que par la voie de la poste.

Pour faire face à ce besoin on a fait des arrangements pour la transmission par la poste, de tout endroit à un autre au Canada, dès le 1er février 1888, d'envois de cette nature, frappés d'une taxe d'un cent par once, sauf certaines restrictions sous le rapport du poids, des dimensions et de la nature des envois, qui pourront être nécessaires en raison de la capacité des malles et pour la sûreté des correspondances et autres matières en transit.

En outre, grâce à une nouvelle convention conclue à cette fin avec les autorités postales des Etats-Unis, et dont copie est annexée au présent rapport, on a pu prendre les mesures nécessaires pour qu'à compter du 1er mars prochain, les envois similaires soient admis dans les dépêches échangées entre le Canada et les Etats-Unis, sauf les mêmes restrictions sous le rapport du poids, etc., et certaines conditions qui pourront être nécessitées d'un côté ou de l'autre par le service douanier.

L'affranchissement au pays d'origine, au Canada ou aux Etats-Unis, suivant le cas, en raison d'un cent de l'once, suffira pour porter l'envoi sans autre taxe postale jusqu'à sa destination; de sorte que ces transmissions se feront de tout endroit du Canada à tout endroit des Etats-Unis, et *vice versa* pour un port d'un cent de l'once. On s'attend que ces mesures seront d'un grand avantage pour le public.

---

Les règlements et le tarif postal qui règlent la transmission des paquets fermés dans le pays et entre le Canada et le Royaume-Uni, seront entièrement indépendants des arrangements ci-dessus mentionnés pour l'admission des envois spécifiés dans les malles ordinaires du Canada, et les malles échangées avec les Etats Unis.

TABLEAU indiquant le nombre des bureaux de poste, le parcours postal, la circulation des lettres, journaux, etc., la recette et la dépense des postes, les opérations des services des mandats d'épargne postales en Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1887.

| Provinces et Territoires.   | Parcours postal.                            |                                      | Nombre approximatif des lettres, cartes postales, journaux, etc., transportés par la poste en 1887. |                  |                       |                                       |  |   |   |
|-----------------------------|---|--------------------------------------|---|------------------|-----------------------|---------------------------------------|--|---|---|
|                             | 1887.<br>Nombre de milles de route postale. | 1887.<br>Nombre de milles parcourus. | Lettres.  | Cartes postales. | Lettres enregistrées. | Lettres qui ont circulé en franchise. | Journaux et publications périodiques — Recus d'envoyeurs et autres que les bureaux de publication. | Nombre de livres, échantillons et patrons, et divers autres articles. | Nombre de colis expédiés par la messagerie postale. |
| 1er novembre 1887.          |   |                                      |   |                  |                       |                                       |  |   |   |
| Nombre de bureaux de poste. |   |                                      |   |                  |                       |                                       |  |   |   |
| Ontario .....               | 2,891                                       | 11,560,256                           | 41,000,000  | 1,000,000        | 2,100,000             | 2,300,000                             | 5,280,000  | 14,600,000  | 410,000   |
| Québec .....                | 1,372                                       | 5,107,513                            | 17,000,000  | 3,100,000        | 810,000               | 360,000                               | 3,200,000  | 4,800,000   | 273,000   |
| Nouvelle-Ecosse .....       | 1,345                                       | 2,879,754                            | 5,600,000   | 950,000          | 164,000               | 140,000                               | 600,000  | 500,000   | 44,000  |
| Nouveau-Brunswick .....     | 1,048                                       | 2,029,231                            | 4,150,000   | 740,000          | 123,000               | 110,000                               | 500,000  | 340,000   | 34,000  |
| Ile du Prince-Edouard ..... | 298   | 489,799                              | 850,000   | 106,000          | 31,000                | 20,900                                | 90,000   | 40,000  | 6,000   |
| Colombie-Britannique .....  | 117   | 683,652                              | 1,500,000   | 80,000           | 68,000                | 80,000                                | 150,000  | 120,000   | 16,000  |
| Manitoba .....              | 331   |                                      |   |                  |                       |                                       |  |   |   |
| Kéwatin .....               | 1   | 1,574,012                            | 4,200,000   | 380,000          | 264,000               | 150,000                               | 520,000  | 200,000   | 40,000  |
| Territoires du Nord-Ouest.  | 131   |                                      |   |                  |                       |                                       |  |   |   |
| Total .....                 | 7,534                                       | 24,324,217                           | 74,300,000  | 16,356,000       | 3,560,000             | 3,160,000                             | 10,340,000   | 20,000,000  | 820,000   |

TABLEAU indiquant le nombre de bureaux de poste, etc. — Fin.

| Provinces et territoires.  | Recettes et dépenses.                       |                         | Service des mandats-poste pendant l'exercice clos le 30 juin 1887. |  | Service des caisses d'épargne postales, pendant l'exercice clos le 30 juin 1887. |                                      |   |   |
|----------------------------|---|-------------------------|--|--|--|--------------------------------------|---|---|
|                            | Recette de l'exercice clos le 30 juin 1887. | Dépense, même exercice. | Nombre de bureaux de mandats-poste, le 30 juin 1887                | Montant des mandats délivrés, même exercice. | Nombre de caisses postales, le 30 juin 1887.                                     | Nombre de déposants le 30 juin 1887. | Montant total des dépôts reçus pendant l'exercice clos le 30 juin 1887. | Montant des dépôts et intérêts au crédit des déposants le 30 juin 1887. |
|                            | \$ cts                                      | \$ cts.                 |  | \$ cts.                                      |  |                                      | \$ cts.   | \$ cts.   |
| Ontario .....              | 1,470,044 72                                | 1,632,283 51            | 502  | 5,148,392 63                                 | 306  | 74,818                               | 6,737,016 00  | 15,686,011 64   |
| Québec .....               | 555,823 54                                  | 753,066 99              | 146  | 1,167,774 90                                 | 75   | 13,707                               | 1,337,332 00  | 3,532,467 85  |
| Nouvelle-Écosse .....      | 197,450 15                                  | 306,860 66              | 134  | 1,549,196 05                                 | 21   | 882                                  | 95,471 00   | 125,823 14  |
| Nouveau-Brunswick.....     | 142,342 82                                  | 280,109 99              | 93   | 993,009 05                                   | 13   | 753                                  | 102,222 00  | 153,447 52  |
| Ile du Prince-Edouard....  | 31,390 83                                   | 50,682 31               | 9  | 132,535 99                                   |  |                                      |   |   |
| Columbia-Britannique ...   | 54,545 01                                   | 148,542 38              | 21   | 665,880 90                                   |  |                                      |   |   |
| Manitoba.....              |   |                         |  |  |  |                                      |   |   |
| Kéwatin .....              | 151,658 49                                  | 286,554 77              | 28   | 663,204 89                                   |  |                                      |   |   |
| Territoires du Nord-Ouest. |   |                         |  |  |  |                                      |   |   |
| Total .....                | 2,603,255 56                                | 3,458,100 61            | 933  | 10,338,984 51                                | 415  | 90,159                               | 8,272,041 00  | 19,487,750 15   |

## DISTRIBUTION GRATUITE PAR FACTEURS

TABLEAU indiquant le nombre moyen hebdomadaire des lettres et journaux distribués gratuitement par facteurs, dressé en novembre 1887.

| Bureau.   | Lettres de ville. | Lettres enregistrées. | Autres. | Total.  | Journaux. | Total des lettres et journaux. | Facteurs.                                    |  |
|---|-------------------|-----------------------|---------|---------|-----------|--------------------------------|--|--|
|   |                   |                       |         |         |           |                                | Nombre effectif-ment employé aux distribués. | Nombre total employé, y compris les surveillants et les trieurs. |
| Halifax .....   | 7,215             | 196                   | 13,045  | 20,456  | 9,188     | 29,644                         | 15   | 17   |
| Hamilton.....   | 19,155            | 673                   | 24,119  | 43,947  | 16,125    | 60,072                         | 27   | 31   |
| Kingston.....   | 4,908             | 328                   | 8,357   | 13,593  | 6,480     | 20,073                         | 7  | 8  |
| London .....  | 7,831             | 647                   | 24,479  | 32,957  | 11,173    | 44,130                         | 18   | 25   |
| Montréal, y compris Hochelaga, la Pointe Saint-Charles et Saint-Jean-Baptiste ..... | 45,798            | 2,618                 | 52,625  | 101,041 | 32,636    | 133,677                        | 65   | 82   |
| Ottawa .....  | 9,589             | 763                   | 16,027  | 26,379  | 18,320    | 44,699                         | 23   | 26   |
| Québec et Saint-Sauveur   | 12,763            | 1,015                 | 25,769  | 39,537  | 15,092    | 54,629                         | 20   | 23   |
| Saint-Jean .....  | 3,437             | 222                   | 12,800  | 16,459  | 7,853     | 24,312                         | 13   | 15   |
| Toronto .....   | 80,140            | 6,704                 | 133,754 | 220,598 | 58,945    | 279,543                        | 66   | 79   |
| Winnipeg .....  | 4,183             | 332                   | 9,155   | 13,670  | 7,095     | 20,765                         | 15   | 16   |
| Totaux.....   | 195,019           | 13,498                | 320,120 | 528,637 | 182,907   | 711,544                        | 269  | 321  |
| Totaux en 1886. ....  | 176,359           | 12,453                | 306,329 | 495,141 | 175,743   | 670,884                        | 268  | 297  |
| Augmentation.....   | 18,660            | 1,045                 | 13,791  | 33,496  | 7,164     | 40,660                         | 1  | 24   |

D'après ces moyennes, les chiffres de la distribution annuelle totale seraient :—

|                           | Lettres.   | Journaux. | Total des lettres et journaux. |
|---------------------------|------------|-----------|--------------------------------|
| En 1887.....              | 27,489,124 | 9,511,164 | 37,000,288                     |
| En 1886.....              | 25,747,332 | 9,138,636 | 34,885,968                     |
| Augmentation en 1887..... | 1,741,792  | 372,528   | 2,114,320                      |

L'augmentation totale de 1887 sur 1886, a été d'environ 6 p. 100.

## SERVICE POSTAL PAR CHEMINS DE FER.

Depuis novembre 1886, on a établi la circulation postale sur un développement de 407 milles de nouvelles voies ferrées, savoir :

| Désignation des chemins de fer.        | Points extrêmes des étendues de voies mises en service depuis novembre 1886. | Milles.                          | Totaux. |
|--|--|----------------------------------|---------|
| Intercolonial.....                     | De Stellarton à Pictou.....  | .....                            | 14      |
| <i>Chemin Canadien du Pacifique :—</i> |  |                                  |         |
| Dans l'Ontario et Québec.....          | De la jonction de Montréal à Farnham.....                                    | 39 <sup>3</sup> / <sub>10</sub>  |         |
| do.....                                | De Mile-End à Smith's-Falls.....   | 128 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> |         |
| Dans le Manitoba et le Nord-Ouest..    | De Boissevain à Deloraine.....   | 19 <sup>3</sup> / <sub>10</sub>  |         |
| do.....                                | De Winnipeg à Glenboro'.....   | 103 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> |         |
| Dans la Colombie-Britannique.....      | De Port-Moody à Vancouver.....   | 12 <sup>3</sup> / <sub>10</sub>  |         |
| Pontiac et Jonction du Pacifique.....  | D'Aymer à Fort-Coulonge.....   | .....                            | 303     |
| Manitoba et North-Western.....         | De Birtle et Binscarth.....  | .....                            | 68      |
| Esquimalt et Nanaimo.....              | De Nanaimo à Wellington.....   | .....                            | 17      |
|  |  |                                  | 5       |
|  |  |                                  | 407     |



ÉTAT indiquant la distance parcourue quotidiennement par les malles sur chaque ligne de chemin de fer en Canada, en novembre 1887.

| Nom du chemin de fer.                              | Longueur en milles de la voie.        | Service quotidien par les bureaux ambulants. |  | Serv. quotidien des dépêches en sacs confiées aux employés des compag. |
|--|---------------------------------------|--|--|--|
|  |                                       | Nombre de bureaux ambulants.                 | Parcours en milles.                    | Parcours en milles.  |
| Intercolonial.....                                 | 931                                   | 10   | 2,564                                  | 928  |
| Halifax et Annapolis.....                          | 116                                   | 1  | 260                                    | 142  |
| Comtés de l'Ouest.....                             | 67                                    | 1  | 134                                    | .....  |
| Spring-Bill et Parrsboro'.....                     | 32                                    | .....  | .....                                  | 61   |
| Ile du Prince-Edouard.....                         | 196 $\frac{1}{2}$                     | 1  | 234 $\frac{1}{2}$                      | 436 $\frac{1}{2}$  |
| Albert.....  | 48                                    | 1  | 96                                     | .....  |
| Embranchement d'Elgin.....                         | 27                                    | .....  | .....                                  | 54   |
| Grand-Southern.....                                | 82 $\frac{1}{2}$                      | .....  | .....                                  | 165  |
| Nouveau-Brunswick et Canada.....                   | 312 $\frac{1}{4}$                     | 3  | 562                                    | 711 $\frac{1}{2}$  |
| Kent Northern.....                                 | 27                                    | .....  | .....                                  | 54   |
| Embranchement de Chatham.....                      | 9                                     | .....  | .....                                  | 54   |
| Québec et Lac Saint-Jean.....                      | 58                                    | 1  | 116                                    | .....  |
| Grand-Tronc.....                                   | 2,411 $\frac{1}{4}$                   | 37   | 6,274 $\frac{1}{2}$                    | 5,683  |
| Québec-Central.....                                | 138                                   | 2  | 286                                    | .....  |
| International.....                                 | 69                                    | 1  | 138                                    | .....  |
| Massawippi.....                                    | 38                                    | 1  | 76                                     | 68   |
| Vermont-Central (en Canada).....                   | 107                                   | 2  | 218                                    | 81   |
| <i>Chemin de fer Canadien du Pacifique :—</i>      |                                       |  |  |  |
| Dans l'Ontario et Québec.....                      | 2,273 $\frac{1}{4}$                   | 23   | 4,520                                  | 2,514 $\frac{2}{5}$  |
| Dans le Manitoba et Nord-Ouest.....                | 1,671                                 | 9  | 3,044 $\frac{1}{5}$                    | 92 $\frac{1}{2}$   |
| Dans la Colombie-Britannique.....                  | 650 $\frac{1}{2}$                     | 4  | 1,284                                  | 17   |
| Great-Northern.....                                | 8                                     | .....  | .....                                  | 16   |
| Atlantique Canadien.....                           | 132                                   | 1  | 231                                    | 495  |
| Pontiac et Jonction du Pacifique.....              | 68                                    | .....  | .....                                  | 136  |
| Mille-Iles.....                                    | 2                                     | .....  | .....                                  | 12   |
| Kingston et Pembroke.....                          | 104                                   | 2  | 208                                    | 61   |
| Napawee, Tamworth et Québec.....                   | 28                                    | 2  | 112                                    | .....  |
| Baie de Quinté.....                                | 4                                     | .....  | .....                                  | 32   |
| Ontario-Central.....                               | 104                                   | 2  | 208                                    | 30   |
| Northern et North-Western.....                     | 483 $\frac{1}{2}$                     | 7  | 874 $\frac{1}{4}$                      | 1,201  |
| Canada-Southern.....                               | 347 $\frac{3}{4}$                     | 3  | 600 $\frac{3}{4}$                      | 235 $\frac{1}{2}$  |
| Frié et Huron.....                                 | 66                                    | 1  | 132                                    | 72   |
| Manitoba et North-Western.....                     | 155                                   | 1  | 195 $\frac{1}{2}$                      | .....  |
| Cie de charbonnage et de navigation du Nord-O..... | 109                                   | .....  | .....                                  | 218  |
| Esquimaux et Nanaïmo.....                          | 78                                    | 1  | 156                                    | .....  |
| <b>Totaux.....</b>                                 | <b>10,953<math>\frac{1}{4}</math></b> | <b>117</b>                                   | <b>22,524<math>\frac{3}{20}</math></b> | <b>13,572<math>\frac{1}{2}</math></b>                                  |

TABLEAU COMPARATIF du service par chemin de fer en novembre 1887 et novembre 1886.

| Date.                  | Etendue en milles de chemins de fer exploités sur lesquels ont circulé les malles. | Service quotidien par bureaux ambulants. |                       | Service quotidien des dépêches en sacs confiées au personnel des compagnies. | Parcours total.       |                           |
|------------------------|--|--|-----------------------|--|-----------------------|---------------------------|
|                        |  | Nombre des bur. ambul. en activité.      | Parcours.             |  | Quotidien.            | Annuel.                   |
| En novembre 1887 ..... | 10,959 $\frac{1}{2}$   | 117                                      | 22,524 $\frac{3}{10}$ | 13,572 $\frac{4}{5}$   | 36,096 $\frac{3}{10}$ | 11,298,346 $\frac{7}{10}$ |
| do 1886 .....          | 10,556 $\frac{1}{2}$   | 116                                      | 22,511 $\frac{1}{2}$  | 12,224 $\frac{1}{4}$   | 35,335 $\frac{1}{4}$  | 11,059,855 $\frac{1}{4}$  |
| Augmentation .....     | a 397  | 1  | 12 $\frac{3}{10}$     | 748 $\frac{1}{10}$   | 761 $\frac{7}{10}$    | 238,491 $\frac{3}{5}$     |

a La différence de 10 milles entre l'augmentation accusée par ce chiffre et le total du tableau du développement de la circulation sur chemin de fer pendant l'année, provient d'une erreur dans le nombre total de milles du South-Eastern, aujourd'hui administré par le Chemin Canadien du Pacifique et compris dans le chiffre de ce dernier.

## RECETTE ET DÉPENSE.

La recette de l'exercice a été de \$2,603,255, et la dépense accusée par les comptes de l'année s'étant élevée à \$3,458.10, le déficit est de \$854,845. Le déficit de l'exercice précédent, clos le 30 juin 1886, était de \$911,031, et, par conséquent, de \$56,186 plus élevé que celui de 1887.

C'est la première fois depuis 1883 que l'augmentation de la recette s'accuse dans une proportion plus forte que celle de la dépense.

Comparativement à l'exercice précédent la recette a augmenté d'un peu plus de 5 pour 100, tandis que la dépense ne s'est accrue que d'environ 2 $\frac{1}{3}$  pour 100.

On peut raisonnablement s'attendre, d'après les indications actuelles, que cette tendance à diminuer du déficit annuel va s'accuser de nouveau dans les comptes de la recette et de la dépense des postes pour l'exercice qui finira le 30 juin 1888; et à l'appui de cette expectative, je note que la livraison des timbres-poste pour le premier semestre du présent exercice, a dépassé de \$102,863 celle de la période correspondante de l'exercice clos le 30 juin 1887.

## ENREGISTREMENTS.

Le nombre estimatif des lettres enregistrées qui ont passé par la poste au Canada dans le cours de l'exercice est de \$3,560,000. Sur ce nombre, 166 ont subi des accidents de transport ou de livraison, et ce chiffre est à peu près celui de la moyenne ordinaire, qui est d'une lettre par 21,400.

Dans ce total de 166 sont comprises les lettres enregistrées perdues ou détruites par incendie ou autres accidents pendant le transport, et celles qui ont été

enlevées dans des vols nocturnes avec effraction, et perdues pour autres causes dont un simple mode d'enregistrement, quel qu'il soit, ne saurait garantir.

Sur les 166 lettres dont le contenu n'est pas parvenu aux destinataires, on en compte 50 pour lesquelles la responsabilité remonte pour fait de négligence à des personnes employées dans des bureaux de poste, lesquelles ont eu à rembourser les sommes perdues.

On évalue comme suit les quantités de lettres enregistrées que la poste a transportées en Canada dans le cours des cinq dernières années :—

|              |                  |
|--------------|------------------|
| En 1883..... | 2,650,000        |
| 1884.....    | 3,000,000        |
| 1885.....    | 3,000,000        |
| 1886.....    | 3,400,000        |
| 1887.....    | <u>3,560,000</u> |

#### REBUTS.

Il y a eu pendant l'exercice 833,742 lettres, circulaires, cartes-correspondance, etc., envoyées au bureau des rebuts, savoir :—

|  |                |
|--|----------------|
| Lettres d'origine canadienne renvoyées par les poste du Royaume-Uni pour cause de non-distribution.....  | 10,106         |
| Lettres d'origine canadienne renvoyées par l'administration des Etats-Unis pour la même cause.....   | 91,890         |
| Lettres d'origine canadienne renvoyées par les colonies anglaises et les pays étrangers pour la même cause.  | 1,356          |
|  | <u>103,352</u> |
| A retrancher : lettres enregistrées reportées à la classe des lettres enregistrées.....  | 1,899          |
|  | <u>101,453</u> |
| Rebuts ordinaires : lettres, circulaires, cartes-correspondance, etc., reçues des postes du Canada.....  | 609,970        |
| Lettres de rebut ordinaires soit enregistrées ou contenant des valeurs.....  | 17,293         |
| Lettres, circulaires, cartes-correspondance, etc., tombées en rebut pour des causes spéciales, telles que vices d'adresse, défaut d'affranchissement, etc..... | 105,026        |
|  | <u>833,742</u> |

---

Toutes les lettres d'origine canadienne qui ne peuvent pas être remises à leurs destinataires dans les bureaux de poste du Royaume-Uni, des États-Unis, ou autres pays avec lequel le Canada échange correspondance, sont renvoyées sans être ouvertes au bureau canadien des rebuts d'où elles sont, autant que possible, livrées aux envoyeurs. De même les lettres qui viennent au Canada et ne peuvent être remises à leur adresse sont renvoyées sans être ouvertes aux administrations postales des pays d'origine.

## RELEVÉ des quantités de timbres-poste, bandes-timbrées, cartes postales et

## QUANTITÉS REÇUES.

| Espèces.                      | Solde des approvisionnements de timbres-poste, fin de l'exercice dernier. | Reçu des fabricants. | En plus des quantités à fournir. | Timbres-p. hors de service retournés par maîtres de P. | Timbres - poste en bon état ainsi retournés. | Quantités totales à passer en compte. | Valeur totale à passer en compte. |
|-------------------------------|---|----------------------|----------------------------------|--|--|---------------------------------------|-----------------------------------|
|                               |   |                      |                                  |  |  |                                       | \$ cts.                           |
| ½ cent .....                  | 181,100   | 500,000              | .....                            | 232  | .....  | 681,332                               | 3,406 66                          |
| 1 do .....                    | 6,660,700   | 28,725,000           | .....                            | 17,156   | 1,300  | 35,404,156                            | 354,041 56                        |
| 2 do .....                    | 573 600   | 2,800,000            | .....                            | 5,011  | 7,700  | 3,386,311                             | 67,726 22                         |
| 3 do .....                    | 8,224,900   | 57,325,000           | .....                            | 45,580   | 29,300                                       | 65,624,780                            | 1,968,743 40                      |
| 5 do .....                    | 384,050   | 2,100,000            | .....                            | 2,118  | 1,650  | 2,487,818                             | 124,390 90                        |
| 6 do .....                    | 206,100   | 1,050,000            | .....                            | 875  | 200  | 1,257,175                             | 75,430 50                         |
| 10 do .....                   | 111,250   | 200,000              | .....                            | 417  | 250  | 311,917                               | 31,191 70                         |
| 12½ do .....                  | 608,700   | .....                | .....                            | 322  | .....  | 609,022                               | 76,127 75                         |
| 15 do .....                   | 47,525  | 150,000              | .....                            | 85   | 200  | 197,810                               | 29,671 50                         |
| Timb. d'enr. { 2 do .....     | 662,150   | 2,350,000            | .....                            | 4,630  | 1,100  | 3,017,880                             | 60,357 60                         |
| { 5 do .....                  | 72,900  | 400,000              | .....                            | 2,699  | 600  | 476,199                               | 23,809 95                         |
| Bandes postales.....          | 97,700  | 605,000              | .....                            | 1,275  | 1,200  | 705,175                               | 8,814 68½                         |
| Cartes de 1 ct.....           | 1,446,760   | 15,976,000           | 100                              | 1,993  | 5,933  | 17,430,816                            | 174,308 16                        |
| do 2 ct. U.P.....             | 21,380  | 60,000               | .....                            | 853  | 3,617  | 85,850                                | 1,717 00                          |
| Cartes-rep. de 2 ct.          | 41,690  | 130,000              | 250                              | 183  | 50   | 172,173                               | 3,443 46                          |
| Enveloppes. { de 1 cent. .... | 15,158  | 170,000              | .....                            | .....  | .....  | 185,158                               | 2,407 05½                         |
| { de 3 do n° 1...             | 31,263  | 170,000              | .....                            | 326  | 725  | 202,314                               | 6,676 36½                         |
| { de 3 do n° 2...             | 21,555  | 95,000               | .....                            | 89   | 390  | 117,034                               | 3,920 63½                         |
|                               | 19,408,511  | 112,806,000          | 350                              | 83,844   | 54,215                                       | 132,352,920                           | 3,016,185 10½                     |

## enveloppes timbrées reçues et distribuées pendant l'exercice clos le 30 juin 1887.

## DISTRIBUTION.

| Espèces.                    | Distributions aux maîtres de poste pendant l'exercice. | Quantités en suspens. | Timbres - poste gâchés qu'on a détruits. | Solde au 30 juin 1887. | Nombre total de timbres-poste, etc., passés en compte. | Montant qu'ils représentent. |
|-----------------------------|--|-----------------------|--|------------------------|--|------------------------------|
|                             |  |                       |  |                        |  | \$ cts.                      |
| ½ cent.....                 | 554,800  | .....                 | 232                                      | 126,300                | 681,332  | 3,406 66                     |
| 1 do .....                  | 33,691,500   | .....                 | 17,156                                   | 1,695,500              | 35,404,156   | 354,041 56                   |
| 2 do .....                  | 2,744,600  | .....                 | 5,011                                    | 636,700                | 3,386,311  | 67,726 12                    |
| 3 do .....                  | 57,447,100   | .....                 | 45,580                                   | 8,132,100              | 65,624,780   | 1,968,743 40                 |
| 5 do .....                  | 2,208,750  | .....                 | 2,118                                    | 276,950                | 2,487,818  | 124,390 90                   |
| 6 do .....                  | 917,500  | .....                 | 875                                      | 308,800                | 1,257,175  | 75,430 50                    |
| 10 do .....                 | 218,050  | .....                 | 417                                      | 93,450                 | 311,917  | 31,191 70                    |
| 12½ do .....                | 450  | .....                 | 322                                      | 608,350                | 609,022  | 76,127 75                    |
| 15 do .....                 | 96,575   | .....                 | 85                                       | 98,150                 | 197,810  | 29,671 50                    |
| Timb. d'enr. { 2 do .....   | 2,671,950  | 50                    | 4,630                                    | 341,250                | 3,017,880  | 60,357 60                    |
| { 5 do .....                | 387,200  | .....                 | 2,699                                    | 86,300                 | 476,199  | 23 809 95                    |
| Bandes timbrées.....        | 559,200  | .....                 | 1,275                                    | 144,700                | 705,175  | 8,814 68½                    |
| Cartes de 1 ct.....         | 16,244,991   | .....                 | 1,993                                    | 1,183,832              | 17,430,816   | 174,308 16                   |
| do 2 ct. U.P.....           | 60,554   | .....                 | 853                                      | 24,443                 | 85,850   | 1,717 00                     |
| do avec réponse.            | 113,540  | .....                 | 183                                      | 58,450                 | 172,173  | 3,443 46                     |
| Enveloppes. { 1 ce nt. .... | 166,300  | .....                 | .....                                    | 18,858                 | 185,158  | 2,407 05½                    |
| { 3 do n° 1.....            | 146,700  | .....                 | 326                                      | 55,268                 | 202,314  | 6,676 36½                    |
| { 3 do n° 2.....            | 86,900   | .....                 | 89                                       | 30,045                 | 117,034  | 3,920 63½                    |
|                             | 118,349,660  | 50                    | 83,844                                   | 13,919,366             | 132,352,920  | 3,016,185 10½                |

## Valeur des livraisons effectuées pendant l'exercice, jusqu'au 30 juin 1887 :—

|  |                |
|--|----------------|
| Ontario.....                               | \$1,462,321 19 |
| Québec.....                                | 553,085 05     |
| Nouveau-Brunswick.....                     | 138,583 65     |
| Nouvelle-Ecosse.....                       | 198,174 30     |
| Manitoba et Territoires du Nord-Ouest..... | 148,329 05     |
| Ile du Prince-Edouard.....                 | 28,280 35      |
| Colombie-Britannique.....                  | 48,910 35      |
| Total.....                                 | \$2,577,713 94 |

NOTE.—La valeur totale de la distribution de timbres-poste, pendant l'exercice précédent, s'élevait à \$2,420,205.25, le présent exercice est par conséquent en augmentation de \$157,508.68.





## SERVICE DES MANDATS-POSTE.

On comptait, le 30 juin 1887, 933 bureaux ouverts au service des mandats-poste; soit 23 de plus qu'à la fin de l'exercice précédent. Ils se répartissent ainsi :

|                              |     |
|------------------------------|-----|
| Ontario.....                 | 502 |
| Québec .....                 | 146 |
| Nouvelle-Ecosse .....        | 134 |
| Nouveau-Brunswick .....      | 93  |
| Ile du Prince-Edouard.....   | 9   |
| Manitoba.....                | 17  |
| Territoires du Nord-Ouest... | 11  |
| Colombie-Britannique.....    | 21  |
|                              | 933 |

Les tableaux des deux pages précédentes qui résument les opérations de ce service, tant à l'intérieur qu'à l'étranger, jusqu'au 30 juin 1887, établissent que l'échange des mandats avec les autres pays a eu les résultats suivants:—

| Pays.  | Mandats<br>délivrés en Canada. |           | Payables en Canada. |           |
|--|--------------------------------|-----------|---------------------|-----------|
|  | Nombre.                        | Montant.  | Nombre.             | Montant.  |
|  |                                | \$        |                     | \$        |
| * Royaume-Uni.....                               | 63,700                         | 837,146   | 18,573              | 304,115   |
| Etats-Unis.....                                  | 101,192                        | 1,262,382 | 63,233              | 1,096,363 |
| France .....                                     | 1,877                          | 20,469    | 501                 | 12,717    |
| Allemagne, Danemark, Suède et Norvège.....       | 2,331                          | 40,318    | 330                 | 9,700     |
| Italie.....                                      | 1,472                          | 48,450    | 35                  | 1,331     |
| Suisse et Roumanie.. ..                          | 199                            | 3,069     | 68                  | 1,661     |
| Belgique.....                                    | 220                            | 3,726     | 147                 | 4,686     |
| Terreneuve.....                                  | 637                            | 11,997    | 2,143               | 42,114    |
| Jamaïque.....                                    | 54                             | 1,527     | 394                 | 15,509    |
| Colonies australiennes et Nouvelle-Zélande. .... | 234                            | 6,069     | 330                 | 7,477     |

\* Y compris toutes les colonies anglaises et quelques pays étrangers avec lesquels le Canada n'échange pas directement de mandats-poste.

Le nombre total des mandats délivrés dans le cours de l'exercice a été de 574,899, soit 45,441 de plus que pour l'exercice précédent. Sur ce nombre, 402,983,



---

représentant un total de \$8,093,886, étaient payables en Canada. Le reste, c'est-à-dire 171,916, représentant \$2,235,097, étaient payables à l'étranger. Tandis que le service de l'intérieur reste à peu près le même que les années précédentes, les opérations d'échange avec les autres pays continuent d'augmenter. Les envois à l'étranger ont, en 1887, dépassé de \$150,000 ceux de 1886, et les paiements faits au Canada de mandats tirés à l'étranger ont dépassé de \$249,716 ceux de 1886.

On est en ce moment en correspondance pour l'établissement d'un système d'échange direct entre le Canada et les Iles Sous-le-Vent, dans les Antilles.

## ÉTAT des opérations des CAISSES D'ÉPARGNE POSTALES

| PÉRIODE.                               | Nombre des caisses d'épargne postales, fin de chaque période. | Nombre de dépôts reçus pendant la période indiquée. | Montant total de ces dépôts, même période. | Montant moyen de chaque dépôt, même période. | Nombre des retraits, même période. | Montant total des retraits, même période. | Moyenne de chaque retrait, même période. | Nombre des comptes ouverts, même période. |
|--|---|---|--|--|------------------------------------|---|--|---|
|  |   |   | \$   | \$   | *                                  | \$  | \$                                       |   |
| Trois mois expirés le 30 juin 1868.... | 81  | 3,247   | 212,507                                    | 65.44  | 166                                | 8,857.48                                  | 53.35                                    | 2,146                                     |
| Exercice expiré le 30 juin 1869.....   | 213   | 16,653  | 927,885                                    | 55.71  | 4,787                              | 296,754.35                                | 61.99                                    | 6,429                                     |
| Exercice expiré le 30 juin 1870.....   | 226   | 24,994  | 1,347,901                                  | 53.93  | 9,478                              | 664,555.51                                | 70.11                                    | 7,823                                     |
| Exercice expiré le 30 juin 1871.....   | 230   | 33,256  | 1,917,576                                  | 57.66  | 15,148                             | 1,093,438.86                              | 72.10                                    | 9,424                                     |
| Exercice expiré le 30 juin 1872.....   | 235   | 39,489  | 2,261,631                                  | 57.27  | 19,325                             | 1,571,665.19                              | 81.33                                    | 10,846                                    |
| Exercice expiré le 30 juin 1873.....   | 239   | 44,413  | 2,306,918                                  | 51.94  | 22,159                             | 1,925,999.32                              | 86.91                                    | 11,995                                    |
| Exercice expiré le 30 juin 1874.....   | 266   | 45,329  | 2,340,284                                  | 51.63  | 24,248                             | 2,086,243.42                              | 86.04                                    | 12,048                                    |
| Exercice expiré le 30 juin 1875.....   | 268   | 42,508  | 1,942,346                                  | 45.69  | 24,637                             | 2,041,879.04                              | 82.88                                    | 10,516                                    |
| Exercice expiré le 30 juin 1876.....   | 279   | 38,647  | 1,726,204                                  | 44.66  | 23,127                             | 1,783,257.97                              | 77.11                                    | 10,218                                    |
| Exercice expiré le 30 juin 1877.....   | 287   | 36,126  | 1,521,000                                  | 42.10  | 21,643                             | 1,525,682.98                              | 70.49                                    | 8,971                                     |
| Exercice expiré le 30 juin 1878.....   | 295   | 40,097  | 1,724,371                                  | 43.00  | 21,065                             | 1,486,158.73                              | 70.55                                    | 10,058                                    |
| Exercice expiré le 30 juin 1879.....   | 297   | 43,349  | 1,973,243                                  | 45.52  | 22,328                             | 1,475,048.79                              | 66.07                                    | 10,755                                    |
| Exercice expiré le 30 juin 1880.....   | 297   | 56,031  | 2,720,216                                  | 48.55  | 26,043                             | 1,820,213.16                              | 69.89                                    | 14,407                                    |
| Exercice expiré le 30 juin 1881.....   | 304   | 71,747  | 4,175,042                                  | 58.19  | 28,398                             | 2,072,289.15                              | 73.56                                    | 18,731                                    |
| Exercice expiré le 30 juin 1882.....   | 308   | 97,380  | 6,435,989                                  | 66.09  | 35,859                             | 3,461,619.31                              | 96.53                                    | 25,778                                    |
| Exercice expiré le 30 juin 1883.....   | 330   | 109,489   | 6,826,266                                  | 62.35  | 45,253                             | 4,730,995.39                              | 104.54                                   | 27,127                                    |
| Exercice expiré le 30 juin 1884.....   | 343   | 109,388   | 6,441,439                                  | 58.88  | 56,026                             | 5,649,611.13                              | 100.84                                   | 26,562                                    |
| Exercice expiré le 30 juin 1885.....   | 355   | 116,576   | 7,098,459                                  | 60.89  | 59,714                             | 5,793,031.84                              | 97.01                                    | 27,591                                    |
| Exercice expiré le 30 juin 1886.....   | 392   | 126,322   | 7,645,227                                  | 60.52  | 62,205                             | 6,183,470.60                              | 99.40                                    | 29,103                                    |
| Exercice expiré le 30 juin 1887.....   | 415   | 143,076   | 8,272,041                                  | 57.81  | 65,853                             | 6,626,067.51                              | 100.62                                   | 31,874                                    |

\* Les chiffres en petits caractères dans ces deux colonnes indiquent d'autres retraits dont les demande de ceux-ci, au ministère des finances et inscrits à leurs noms en effets publics du Canada. dans les livres de ces caisses d'épargne.

Les fluctuations dans la dépense d'administration et dans la moyenne des frais de chaque doivent être attribués principalement à l'obligation où l'on a été d'effectuer certains paiements dans La dépense totale du service, y compris l'intérêt alloué aux déposants et tous les frais de gestion,

Note—(a) Résultat de vols de nuit avec effraction dans les bureaux de poste à Lachute, Markdale,

## Canada, par exercice, du 1er avril 1868 au 30 juin 1887.

| Nombre des comptes clos, même période. | Comptes restant ouverts, fin de la période. | Entretien du service des caisses d'épargne postales.  |  |   |                   |                               | Montant total restant à l'avoir de tous comptes ouverts, intérêt compris, fin de la période. | Montant moyen au crédit de chaque compte ouvert, fin de la période. |
|--|---|---|--|---|-------------------|-------------------------------|--|---|
|  |   | Dépense totale d'administration : traitements, allocations, frais d'inspection, impression, papeterie, etc. | Coût moyen de chaque opération de dépôt ou de retrait. | Rapport des frais d'administration avec la balance due aux déposants. | Pertes éprouvées. | Intérêt alloué aux déposants. |  |   |
|  |   | \$  | \$   | \$  | \$                | \$                            | \$   |   |
| 44                                     | 2,102                                       | 8,389.43  | .....  | .....   | .....             | 939 37                        | 204,588.89   | 97.33   |
| 1,319                                  | 7,212                                       | 5,808.14  | 0.23—  | 0.67  | .....             | 21,094.72                     | 856,814.26   | 118.80  |
| 2,857                                  | 12,178                                      | 8,128.12  | 0.20   | 0.51  | .....             | 48,689.08                     | 1,588,848.83   | 130.41  |
| 4,449                                  | 17,153                                      | 11,108.40   | 0.20   | 0.44  | .....             | 84,273.68                     | 2,497,259.65   | 145.59  |
| 6,940                                  | 21,059                                      | 12,242.34   | 0.20   | 0.39  | .....             | 116,174.55                    | 3,096,500.01   | 147.04  |
| 9,528                                  | 23,526                                      | 15,093.78   | 0.22   | 0.47  | .....             | 126,932.88                    | 3,207,051.57   | 136.32  |
| 10,606                                 | 24,968                                      | 14,442.71   | 0.20   | 0.45  | .....             | 126,273.31                    | 3,204,965.46   | 128.36  |
| 11,190                                 | 24,294                                      | 12,539.59   | 0.18   | 0.42  | .....             | 120,758.06                    | 2,926,090.48   | 120.44  |
| 10,097                                 | 24,415                                      | 14,662.14   | 0.23   | 0.53  | .....             | 110,116.08                    | 2,740,952.59   | 112.27  |
| 9,312                                  | 24,074                                      | 15,149.13   | 0.26 $\frac{2}{10}$                                    | 0.57  | .....             | 104,067.86                    | 2,639,937.47   | 109.60  |
| 8,597                                  | 25,535                                      | 15,266.08   | 0.25   | 0.55  | 6,126.67          | 103,834.29                    | 2,754,484.03   | 107.87  |
| 8,845                                  | 27,445                                      | 16,100.03   | 0.24 $\frac{5}{10}$                                    | 0.51  | .....             | 110,912.56                    | 3,105,190.80   | 113.14  |
| 10,487                                 | 31,365                                      | 19,134.14   | 0.23 $\frac{3}{10}$                                    | 0.49  | .....             | 136,075.47                    | 3,945,669.11   | 125.80  |
| 10,491                                 | 39,605                                      | 23,223.99   | 0.23 $\frac{2}{10}$                                    | 0.37  | .....             | 184,904.81                    | 6,208,226.77   | 156.75  |
| 13,920                                 | 51,463                                      | 29,245.68   | 0.21 $\frac{9}{10}$                                    | 0.31  | 391.00            | 291,065.07                    | 9,473,661.53   | 184.08  |
| 17,531                                 | 61,059                                      | 31,180.03   | 0.20 $\frac{9}{10}$                                    | 0.26  | .....             | 407,305.17                    | 11,976,237.31  | 196.13  |
| 20,939                                 | 66,682                                      | 34,168.95   | 0.20 $\frac{9}{10}$                                    | 0.26  | .....             | 477,487.46                    | 13,245,552.64  | 198.63  |
| 20,951                                 | 73,322                                      | 35,751.23   | 0.20 $\frac{9}{10}$                                    | 0.24  | .....             | 539,560.51                    | 15,090,540.31  | 205.81  |
| 21,555                                 | 80,870                                      | 41,358.11   | 0.21 $\frac{9}{10}$                                    | 0.24  | a 341.49          | 607,075.38                    | 17,159,372.09  | 212.18  |
| 22,585                                 | 90,159                                      | 43,661.25   | 0.20 $\frac{9}{10}$                                    | 0.22  | a 150.00          | 692,404.57                    | 19,497,750.15  | 216.26  |

montants n'ont pas été versés en espèces entre les mains des déposants, mais ont été versés, à la Le montant d'effets publics acquis ainsi par des déposants aux caisses postales cesse alors de figurer

opération, (lorsque les variations dans le nombre et le montant des affaires n'en sont pas la cause) une année pour des services qui n'étaient pas tous imputables sur cette année-là.

s'élève moyennement à 4 $\frac{1}{10}$  pour 100 de la balance moyenne des caisses postales du gouvernement. Newboro' et Peterboro'.

## CAISSES D'ÉPARGNE POSTALES.

La balance due aux déposants le 30 juin 1887, s'élevait à \$19,497, 50, soit \$2,338,368 de plus qu'à la clôture de l'exercice précédent, ce qui est environ la même plus-value que pour l'exercice 1885-86 relativement à l'exercice 1884-85. Tandis que la proportion de l'accroissement dans le montant brut des dépôts est restée la même, il est à remarquer que l'augmentation du nombre des dépôts a été en 1887 de 16,754, contre 9,746 en 1886, et que les comptes ouverts (plus nombreux de 9,289 en 1887 qu'en 1886) ont augmenté relativement à l'année précédente dans un rapport plus considérable qu'en aucune autre année, à une seule exception près, depuis l'établissement des caisses d'épargne postales. Tandis que les chiffres d'un seul exercice sont insuffisants pour appuyer une conclusion, il y a lieu d'espérer que le nombre des petits déposants comme classe va s'accroissant.

Le tableau d'autre part indique les développements pris par la caisse d'épargne postale de 1868 à 1887.

Vingt-trois nouveaux bureaux ont été pendant l'exercice ajoutés à la liste des caisses d'épargne, ce qui a porté le nombre de celles-ci à 415 au 30 juin 1887.

Les pertes subies pendant l'année dans la gestion du service des caisses d'épargne n'ont été que de \$150, qui ont été volées la nuit avec effraction dans un bureau de poste rural.

A. W. McLELAN,

*Maître général des postes.*

MINISTÈRE DES POSTES,

OTTAWA, février, 1888.

## CONVENTION POSTALE ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

Dans le but d'améliorer les relations postales entre le Canada et les États-Unis d'Amérique, les soussignés, Archibald Woodbury McLelan, maître général des postes du Canada, et William F. Vilas, maître général des postes des États-Unis d'Amérique, en vertu de l'autorité que leur donnent les lois, ont adopté les articles suivants :—

### ARTICLE I.

(a.) Les envois de toute espèce et nature, qui sont admis dans le service interne de l'un ou de l'autre pays, sauf les restrictions ci-après imposées, seront admis dans le service d'échange qui se fera sous l'autorité de la présente convention, en conformité toutefois, des règlements que l'administration postale du pays de destination pourra juger à propos d'établir pour protéger les intérêts douaniers. Mais les articles autres que les lettres dans leur forme usuelle et ordinaire ne doivent jamais être fermés de manière à empêcher l'inspection, mais doivent toujours être enveloppés ou recouverts de façon à pouvoir être facilement et complètement examinés par les maîtres de poste ou les agents de la douane.

Les articles suivants ne seront pas admis dans les malles échangées sous l'autorité de la présente convention.

Les publications qui violent les lois relatives au droit d'auteur du pays de destination, présentées en paquets, sauf le cas d'un seul volume d'un ouvrage imprimé, dont le poids dépasse deux kilogrammes; les liquides, les poisons, les matières explosibles ou inflammables, les matières grasses, celles qui se liquéfient aisément, les animaux vivants ou morts et non séchés, les insectes et les reptiles, les confitures, les pâtes, les fruits et légumes qui peuvent aisément se décomposer, les matières qui exhalent une mauvaise odeur, les billets ou circulaires de loterie, tout objet obscène ou immoral, et tout autre article qui pourrait détruire ou endommager les correspondances ou nuire aux personnes qui font le service

(b.) Sauf les exigences des règlements du pays de destination relatifs aux droits de douane, toute matière admissible mise à la poste dans un pays à destination de l'autre, ou reçue dans un pays en provenance de l'autre, soit par terre soit par mer, sera exemptée de toute détention ou d'examen quelconque, et sera, dans le premier cas, expédiée à sa destination par la voie la plus rapide, et dans le second cas promptement délivrée au destinataire, et sera pendant sa transmission soumise aux lois et règlements respectifs de chaque pays.

(c.) La classification, le port et le droit d'enregistrement de la matière-correspondance prenant origine dans l'un des pays à destination de l'autre, seront réglés par les lois et règlements internes du pays d'origine, pourvu que le port et le droit d'enregistrement ne dépassent ni dans l'un ni dans l'autre pays la taxe d'envoi simple prescrite pour les objets de même nature dans les articles V et VI de la convention de l'Union postale universelle de Paris, du mois de juin 1878, tels que modifiés par l'acte supplémentaire de Lisbonne du 21 mars 1885.

### ARTICLE II.

(a.) Chaque administration gardera à son propre usage tous les droits de port et d'enregistrement qu'elle aura perçus sur les matières postales échangées avec l'autre, y compris les compléments de port; et en conséquence il n'y aura pas lieu à un décompte entre les deux pays.

(b.) Le port total sera exigé dans les deux pays sur les envois de toute espèce, excepté les lettres, sur lesquelles le paiement à l'avance d'au moins un port simple

sera obligatoire. Le paiement des droits de port et d'enregistrement sera constaté par l'apposition des timbres voulus dans le pays d'origine.

(c.) Toute lettre insuffisamment affranchie sera marquée sur son enveloppe de la lettre capitale T, et le montant de l'insuffisance y sera indiqué distinctement, en chiffres, au coin supérieur de gauche de l'adresse, par les agents de poste du pays d'origine; et le montant ainsi indiqué sera seul exigé du destinataire, excepté dans le cas d'erreur évidente.

#### ARTICLE III.

Aucun des offices ne percevra de taxe postale sur les correspondances pleinement affranchies originaires de l'autre pays; et l'office destinataire n'exigera aucune taxe sur les correspondances officielles qui sous l'opération des règlements de l'office d'origine est admise à la franchise, mais il recevra, transportera et délivrera ces correspondances sans frais.

#### ARTICLE IV.

Si des correspondances sont présentées à la poste dans l'un ou l'autre pays dans le but évident d'éviter le paiement de droits de port plus élevés imposés dans l'autre pays, ces objets seront refusés à moins que les droits ne soient payés selon le taux le plus élevé.

#### ARTICLE V.

(a.) Les échanges de correspondance qui se feront sous l'empire de la présente convention, soit par mer soit par terre, se feront par l'entremise des bureaux de poste des deux pays déjà désignés comme bureaux d'échange, ou autres bureaux qu'on pourra déterminer ci-après, en conformité, pour ce qui est des détails de ce service, des règlements qu'on pourra juger essentiels à la sûreté et à l'expédition des correspondances et à la protection des intérêts douaniers.

(b.) Chaque office fournira les moyens et supportera les frais de transmission des correspondances à l'autre office; ou si par arrangement, la transmission dans les deux sens, dans le cas des échanges par voie de terre autre que chemins de fer, est effectuée par l'un des deux pays, les frais de transport seront partagés entre eux en proportion de la distance parcourue sur le territoire de chacun.

#### ARTICLE VI.

Les Etats-Unis d'Amérique et du Canada s'accordent mutuellement le transit, sur leur territoire respectif, des dépêches closes, sans frais, détention, ni examen quelconques, expédiées par un bureau d'échange autorisé de l'un ou l'autre pays, et adressées à un autre bureau d'échange du même pays, ou à quelque bureau d'échange de l'autre pays.

#### ARTICLE VII.

(a.) Tout envoi ou correspondance admissible peut être enregistré sur paiement du port et du droit d'enregistrement voulus dans le pays d'origine.

(b.) Un certificat de livraison d'un objet enregistré sera fourni à l'envoyeur quand la demande en sera faite; mais l'un ou l'autre des deux pays peut exiger pour cela de l'envoyeur le paiement d'avance d'un droit de cinq cents au plus.

#### ARTICLE VIII.

(a.) Les échanges par terre des correspondances internationales ordinaires pourront se faire sans feuille d'avis, mais les correspondances enregistrées devront

être accompagnées d'une liste descriptive à l'aide de laquelle les articles enregistrés pourront être reconnus par les bureaux receveurs qui auront à en rendre compte.

(b.) Si un article enregistré et porté sur la feuille d'avis n'est pas trouvé dans les dépêches par le bureau receveur, celui-ci devra immédiatement en avertir le bureau expéditeur.

#### ARTICLE IX.

Les échanges ordinaires ou de correspondances enregistrées, à moins que ces dernières ne soient faites dans des dépêches d'envoi direct enregistrées, seront effectuées dans des sacs convenablement scellés.

#### ARTICLE X.

(a.) Tous les articles enregistrés, lettres ordinaires, cartes-correspondance et autres manuscrits, papiers d'affaires ou de commerce, livres (reliés ou brochés), épreuves d'imprimerie, gravures, photographies, dessins, cartes, et autres articles qui ont manifestement de la valeur pour l'envoyeur, et qui, pour une raison quelconque, ne sont pas délivrés, seront réciproquement ré-expédiés tous les mois, sans frais, par l'entremise des administrations centrales de ces deux pays dans des paquets ou sacs spéciaux marqués *Rebuts*, après l'expiration du délai voulu par les lois et règlements du pays de destination; les articles enregistrés ainsi ré-expédiés étant accompagnés d'une liste descriptive, et les paquets ou sacs spéciaux employés pour le renvoi des correspondances non délivrées devant être expédiés sans enregistrement lorsqu'on ré-expédie dans ces sacs ou paquets des articles enregistrés.

(b.) Les lettres pleinement affranchies qui portent prière de renvoyer à l'expéditeur au cas de non-délivrance advenant certaine date, ou dans un temps spécifié, seront ré-expédiées directement au bureau d'échange expéditeur, réciproquement, sans frais, à l'expiration du délai indiqué par l'intéressé.

(c.) Les lettres pleinement affranchies qui portent sur leur enveloppe la carte d'affaires, le nom et l'adresse de l'expéditeur ou l'indication de l'endroit où elles doivent être renvoyées, comme un numéro de boîte au bureau de poste, un numéro et un nom de rue, etc., sans prière de renvoyer à défaut de livraison dans un délai spécifié, seront ré-expédiées réciproquement, sans frais, à l'expiration de trente jours, à compter de leur arrivée au bureau de destination.

#### ARTICLE XI.

Tout ce qui se rapporte à l'échange des dépêches entre les deux pays, et qui n'est pas ici spécifié, sera gouverné par les dispositions de la convention de l'union postale universelle et les règlements aujourd'hui en vigueur ou qui pourront être ci-après établis au sujet de ce qui se rapporte à l'échange des dépêches entre les pays compris dans l'union postale universelle, en général, pour autant que les articles de cette convention de l'union postale universelle seront obligatoires pour les deux parties contractantes.

#### ARTICLE XII.

Le maître général des postes des Etats-Unis d'Amérique et le maître général des postes du Canada auront le pouvoir de faire de concert tout règlement d'ordre et de détail qui pourront à toute époque être trouvés nécessaires pour la mise à exécution de la présente convention; et ils pourront s'entendre sur des conditions d'admission pour quelques-uns des articles prohibés par l'article I.

#### ARTICLE XIII.

Cette convention abroge la convention postale spéciale entre les deux pays signée à Washington le premier jour de février 1875, et à Ottawa le vingt-septième jour de janvier 1875. Elle sera ratifiée par les parties contractantes en conformité de leurs

lois respectives, et les actes de ratification en seront échangés à Washington aussitôt que faire se pourra, et pas plus tard qu'un mois à compter de cette date. Elle entrera en opération le 1er de mars 1878, et restera en vigueur jusqu'à ce qu'elle soit révoquée par consentement mutuel, ou annulée à la demande du département des postes de l'un ou de l'autre pays après avis signifié à l'autre six mois d'avance.

Fait en double et signé à Washington, le 12e jour de janvier 1888, et à Ottawa, le 19e jour de janvier 1888.

(Signé) A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes du Canada.*

{ SCEAU }

(Signé) WM. F. VILAS,  
*Maître général des postes des Etats-Unis d'Amérique.*

La convention ci-dessus entre le Canada et les Etats-Unis d'Amérique a été négociée et conclue de mon avis et consentement, et est par les présentes approuvée et ratifiée.

En foi de quoi, j'ai fait apposer aux présentes le grand sceau des Etats-Unis.

{ SCEAU }

(Signé) GROVER CLEVELAND.

Par le président,  
(Signé)

T. F. BAYARD,  
*Secrétaire d'Etat.*

WASHINGTON, 26 janvier 1888.





MÉMOIRE des subventions postales spéciales et des subventions aux paquebots, payées par l'intermédiaire du ministère des postes, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N. B.—Ces sommes ne sont pas payées sur le crédit parlementaire pour les Postes, mais sur le crédit spécial voté pour subventions postales et subventions aux paquebots-poste, et sont mises dans les comptes publics sous ce chef.

| Désignation de la route.  | Nom de l'entrepreneur.            | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                              | Montant. | Montant total. |
|---|-----------------------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------------------------|----------|----------------|
|   |                                   |                     |                                |                                       | \$ cts.  | \$ cts.        |
| <b>SUBVENTIONS POSTALES.</b>  |                                   |                     |                                |                                       |          |                |
| Subvention annuelle, Cie des steamers transatlantiques de Montréal—   |                                   |                     |                                |                                       |          |                |
| Halifax et Liverpool, <i>viâ</i> Moville (hiver) .....  | Andrew Allan.....                 | 2,530               | 1                              | } 12 mois jusqu'au 31 mars 1887. .... |          | 126,533 32     |
| Québec et Liverpool, <i>viâ</i> Moville (été).....  | do .....                          | 2,650               | 1                              |                                       |          |                |
| Communication par vapeurs entre les Etats-Unis et Victoria, Colombie-Britannique—   |                                   |                     |                                |                                       |          |                |
| Victoria et San-Francisco, E.-U.....  | Goodall et Perkins.....           | 750                 | 3 par mois...                  | do do .....                           |          | 17,640 00      |
| Communic. par vapeurs entre les lacs Huron et Supérieur   |                                   |                     |                                |                                       |          |                |
| Collingwood et Sault-Sainte-Marie. ....   | G. N. Transit Co.....             | 429                 | 2                              | Saison, 1886 .....                    | 5,000 00 | 6,000 00       |
| Owen-Sound et Sault-Sainte-Marie.....   | Cie de navig. d'Algoma.           | 390                 | 1                              | do .....                              | 1,000 00 |                |
| Communic. par vapeurs avec les îles de la Madeleine—  |                                   |                     |                                |                                       |          |                |
| Pictou et îles de la Madeleine, y c. Grande Entrée...   | J. Holliday.....                  | 180                 | 1                              | do .....                              | 5,550 00 | 7,800 00       |
| Pictou, îles de la Madeleine et Gaspé, <i>viâ</i> Percé.....  | do .....                          | 410                 | 3 par saison.                  | do .....                              | 2,250 00 |                |
| Communication par vapeurs entre Grand-Manan, N.-B., et la terre ferme—  |                                   |                     |                                |                                       |          |                |
| Grand-Manan, Saint-Jean et St.-Stephen.....   | E. Gaskill.....                   | 75 et 50            | 1                              | do .....                              |          | 4,000 00       |
| Communic. par vapeurs entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme—  |                                   |                     |                                |                                       |          |                |
| Charlottetown, Shédiac, N.-B., et Pictou, N.-E.....   | Cie de nav. de l'île P.-E.        | 45 et 60            | 6 et 4                         | do .....                              |          | 10,000 00      |
| <b>SUBVENTIONS AUX STEAMERS.</b>  |                                   |                     |                                |                                       |          |                |
| Communicat. par vapeurs entre Halifax et Saint-Pierre—  |                                   |                     |                                |                                       |          |                |
| Halifax, Cap-Breton et Saint-Pierre, Miquelon .....   | Cie de paquebots Anglo-française. | 40, 30 et 25        | Tous les 15 jours.             | 12 mois jusqu'au 31 mars 1887. ....   |          | 2,000 00       |
| Communication par vapeurs entre Cap Canso et Port-Hood, <i>viâ</i> Port-Mulgrave—   |                                   |                     |                                |                                       |          |                |
| Port-Mulgrave à Canso, <i>viâ</i> Arichat; Port-Mulgrave à Guysborough; Port-Mulgrave à Port-Hood.....  | R. Macdonald.....                 | 439                 | 2                              | do do .....                           |          | 5,000 00       |
| Communication par vapeurs entre Halifax et Saint-Jean, <i>viâ</i> Yarmouth—   |                                   |                     |                                |                                       |          |                |
| Halifax et Saint-Jean, <i>viâ</i> Yarmouth et ports intermédiaires.....   | E. Fishwick .....                 | 292                 | 1                              | Saison, 1886.....                     |          | 10,000 00      |
| Communication par vapeurs entre Halifax, Murray-Harbor et Charlottetown—  |                                   |                     |                                |                                       |          |                |
| Halifax, Murray-Harbor et Charlottetown, <i>viâ</i> ports de la Nouvelle-Ecosse et du Cap-Breton.....   | do .....                          | 250                 | 1                              | do .....                              |          | 3,000 00       |
| Communication par vapeurs entre Port-Mulgrave et la Baie de l'Est, Cap-Breton—  |                                   |                     |                                |                                       |          |                |
| Port-Mulgrave et entrée de la Baie de l'Est. ....   | Cie de navigation du Bras-d'Or.   | 75                  | 6                              | do .....                              |          | 6,000 00       |
| Communication par vapeurs entre le terminus du chemin de fer à Port-Mulgrave ou Pictou et Chéticamp, etc. (Le gouvernement local étant convenu d'accorder une égale somme)— |                                   |                     |                                |                                       |          |                |
| Pictou, Port-Hood, Mabou, Margaree et Chéticamp.  | F. W. Fraser.....                 | 117                 | 1                              | do .....                              |          | 2,000 00       |

---

---

PARTIE I.

---

---



ÉTAT N° 1.

REVENU et dépense du ministère des postes du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| REVENU.   | Montant.       | DÉPENSES. | Payé par chèque à même le crédit parlementaire | Payé par les maîtres de poste à même les revenus perçus. | Total.         |
|---|----------------|-----------|--|--|----------------|
|   | \$ cts.        |           | \$ cts.  | \$ cts.  | \$ cts.        |
| Balances dues par les maîtres de poste, 30 juin '86                     | 68,403 78      |           | 727,664 31                                     | 1 00   | 727,665 31     |
| Port payé en argent sur lettres   | 17,080 82      |           | 87,125 51                                      |  | 87,125 51      |
| do journaux et rev. périodiques   | 849 74         |           | 823,879 41                                     |  | 823,879 41     |
| do do lett. pr. en route  | 49 69          |           | 16,015 84                                      | 6 61   | 16,022 45      |
| Loyers des boîtes aux lettres, tiroirs, etc.                            | 22,509 10      |           | 1,654,635 07                                   | 7 61   | 1,654,702 68   |
| Timbres, cartes-poste, etc., vendus                                     | 2,562,631 11½  |           | 959,884 02                                     | 518,765 96   | 1,478,649 98   |
| Port océanique de la Grande-Bretagne, 6 mois jusqu'au 30 septembre 1886 | 3,109 79       |           |  | 44,809 31  | 44,809 31      |
|   | 5,614 79       |           |  | 36,091 21  | 36,091 21      |
|   | 2,689,526 37½  |           |  | 34,954 89  | 34,954 89      |
| Moins—Lettres mal exp. et de rebut, \$ 2,949 18½                        |                |           |  |  |                |
| Balances dues par les maîtres de poste, 30 juin 1887                    | 77,270 81½     |           |  | 68 52  | 74,562 93      |
|   | 2,603,255 56   |           |  | 1,566 20   | 1,566 20       |
|   | 854,845 05     |           |  | 3 12   | 51,736 24      |
|   | \$3,458,100 61 |           |  | 27 00  | 236 88         |
|   |                |           |  | 5,465 77   | 56,597 17      |
|   |                |           | \$2,818,907 22                                 | \$639,193 39   | \$3,458,100 61 |

Etat :

- 1 (Transp. des malles par terre.....
- do bateaux à vap. etc.....
- do chemins de fer.....
- 2 (Conf. et rép. de sacs de maille et serrures....

- A. Appointements .....
- B. Allocat. pour expéditions en passe.....
- C. Allocat. pour loyer, comb. et éclairage.....
- D. Escompte aux vendeurs de timbres.....
- E. Frais de voyages .....
- F. Mémoires de fournisseurs.....
- G. Loyers et taxes .....
- H. Papeterie, impressions et annonces.....
- I. Combustible, éclairage et eau .....
- K. Divers déboursés.....

A. W. McLELAN,  
Maire général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

## ÉTAT N° 1, A.

REVENU et dépense du ministère des postes du Canada, en la province d'Ontario, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| REVENU.   | Montant.       | DÉPENSES.                                     | Payé par chèque à<br>par même le<br>crédit<br>parlementaire. | Payé par les<br>maîtres de<br>poste à même<br>les revenus<br>perçus. | Total.         |
|---|----------------|---|--|--|----------------|
|   | \$ cts.        |   | \$ cts.  | \$ cts.  | \$ cts.        |
| Balances dues par les maîtres de poste, 30 juin '86                     | 21,840 10      | Etat :  | 267,636 18   | .....  | 267,636 18     |
| Port payé en argent sur lettres   | 9,936 24       | 2 A. { Transp. des malles par terre.....      | 9,157 59   | .....  | 9,157 59       |
| do journaux et revues périodiques                                       | 511 18         | do do bat. à vap., etc.                       | 430,083 95   | .....  | 430,083 95     |
| do lettres prises en route.   | 3 52           | do do chemins de fer.                         | 7,478 34   | 1 25   | 7,479 59       |
| Montant-perçu par les facteurs.   | .....          | Conf. et rép. de sacs de maille et serrures.  | 714,355 06   | 1 25   | 714,356 31     |
| Loyers des boîtes aux lettres, tiroirs, etc.                            | 5,197 59       |   |  |  |                |
| Timbres, cartes-poste, etc., vendus.                                    | 1,452,806 01½  |   |  |  |                |
| Diverses recettes (y compris \$1,373.61 reçus au ministère).            | 1,626 27       | A. Appointements.....                         | 471,720 61   | 270,730 23   | 742,450 84     |
| Port océanique de la Grande-Bretagne, 6 mois jusqu'au 30 septembre 1886 | 3,168 82       | B. Allocat. pour expéditions en passe.....    | .....  | 22,116 82  | 22,116 82      |
|   |                | C. Alloc. pour loyer, comb. et éclairage..... | .....  | 21,547 24  | 21,547 24      |
|   |                | D. Escompte aux vendeurs de timbres.          | .....  | 21,132 81  | 21,132 81      |
|   |                | E. Frais de voyages.....                      | 9,364 45   | .....  | 9,364 45       |
|   |                | F. Mémoires des fournisseurs.....             | 39,702 94  | 0 30   | 39,702 94      |
|   | 1,495,069 75½  | G. Loyers et taxes.....                       | 548 50   | .....  | 546 20         |
| Moins—Lettres mal exp. et de rebut, \$ 1,376 11½                        |                | H. Papeterie, impressions et annonces.        | 30,053 19  | .....  | 30,053 19      |
| Balances dues par les maîtres de poste, 30 juin 1887.....               | 23,668 90      | I. Combustible, éclairage et eau.....         | 51 40  | .....  | 51 40          |
|   |                | K. Divers déboursés.....                      | 26,959 87  | 4,001 44   | 30,961 31      |
| Revenu net.....   | 25,015 01½     |   | \$1,292,763 43   | \$339,530 09   |                |
| Balances.....   | 1,470,044 72   |   |  |  |                |
|   | 162,238 79     |   |  |  |                |
|   | \$1,632,283 51 |   |  |  | \$1,632,283 51 |

A. W. McLELAN,

Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

ETAT N<sup>o</sup> 1, B.

Revenu et dépense du ministère des postes du Canada, en la province de Québec, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| REVENU.   | Montant.     | DÉPENSE.  | Payé par chèque à même le crédit parlementaire. | Payé par les maîtres de poste à même les revenus perçus | Total.       |            |
|---|--------------|---|---|---|--------------|------------|
|   | \$ cts.      |   | \$ cts.   | \$ cts.   | \$ cts.      |            |
| Balances dues par les maîtres de poste, 30 juin '86.                          | 18,511 89    | ETAT :<br>Transport des malles par terre.....<br>do bat. à vap., etc.<br>do chemins de fer...<br>Conf. et rép. de sacs de malle et serrures<br>2 B. | 152,264 62                                      | .....   | 152,264 62   |            |
| Port payé en argent sur lettres.....  | 3,705 00     |   | do  | 21,136 73   | .....        | 21,136 33  |
| do journaux et revues pé-   | 191 70       |   | do  | 166,268 69  | .....        | 166,268 69 |
| do riodiques.....   | 38 22        |   | {   | 5,115 48  | 5 20         | 5,120 68   |
| do lettres prises en route.   | .....        |   |   | 344,775 12  | 5 20         | 344,780 32 |
| Montant perçu par les facteurs.....   | 6,534 63     |   | A. Appointements.....                           | 238,940 29  | 100,220 11   | 339,160 40 |
| Loyer des boîtes aux lettres, tiroirs, etc.....                               | 546,935 61   |   | B. Allocated pour expéditions en passe.....     | .....   | 9,035 00     | 9,035 00   |
| Timbres, cartes-poste, etc., vendus.....                                      | 655 93       |   | C. Allocated pour loyer, comb. et éclair.....   | .....   | 4,340 00     | 4,340 00   |
| Diverses recettes (y compris \$126.32 reçus au ministère).....                | 1,214 25     |   | D. Escompte aux vendeurs de timbres..           | .....   | 8,145 23     | 8,145 23   |
| Port océanique de la Grande-Bretagne, 15 mois jusqu'au 30 septembre 1886..... | 577,787 23   |   | E. Frais de voyages.....                        | 5,161 50  | .....        | 5,161 50   |
|   |              | F. Mémoires de fournisseurs.....  | 17,092 21                                       | .....   | 17,092 21    |            |
|   |              | G. Loyers et taxes.....   | 960 00  | .....   | 960 00       |            |
| Moins—Lettres mal exp. et de rebut. \$ 769 08                                 |              | H. Papeterie, impressions et annonces.  | 11,194 10                                       | .....   | 11,194 10    |            |
| Balances dues par les maîtres de poste, 30 juin 1887.....                     | 21,194 61    | I. Combustible, éclairage et eau.....   | 12,872 23                                       | .....   | 13,198 23    |            |
| Revenu net.....   | 555,823 54   | K. Divers déboursés.....  | \$630,995 45                                    | 326 00  |              |            |
| Balance.....  | 197,243 45   |   | \$122,071 51                                    |   | \$763,063 99 |            |
|   | \$763,063 99 |   |   |   |              |            |

A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes.*

H. A. WICKSNEED,  
*Comptable.*

ETAT N° 1, C.

Revenu et dépense du ministère des postes du Canada, en la province de la Nouvelle-Ecosse, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| REVENU.  | Montant.     | DÉPENSE.                                      | Payé par chèque à même le crédit parlementaire. | Payé par les maîtres de poste à même les revenus perçus | Total.       |
|--|--------------|---|---|---|--------------|
|  | \$ cts.      |   | \$ cts.   | \$ cts.   | \$ cts.      |
| Balances dues par les maît. de poste, 30 juin '86.....                       | 13,772 57    | ETAT :  | 114,679 42                                      | .....   | 114,679 42   |
| Port payé en argent sur lettres.....   | 851 57       | 2 C. { Transport des malles par terré.....    | 5,804 45  | .....   | 5,804 45     |
| do journaux et revues périodiques.....                                       | 88 48        | do do bat. à vap., etc.....                   | 45,688 38                                       | .....   | 45,688 38    |
| do lettres prises en route.....  | 7 95         | do do chemins de fer.....                     | 855 81  | 0 16  | 855 97       |
| Montant perçu par les facteurs.....  | .....        | (Conf. et rép. des sacs de maille et serrures | 167,028 06                                      | 0 16  | 167,028 22   |
| Loyer des boîtes aux lettres, trois, etc.....                                | 1,670 84     |   |   |   |              |
| Timbres, cartes-poste, etc., vendus.....                                     | 194,363 00   |   |   |   |              |
| Diverses recettes (y compris \$96.00 reçus au ministère).....                | 159 00       | A. Appointements.....                         | 55,959 08                                       | 58,732 92   | 114,692 00   |
| Port océanique de la Grande-Bretagne, 6 mois jusqu'au 30 septembre 1886..... | 432 90       | B. Allocat. pour expéditions en passe.....    | .....   | 5,090 67  | 5,090 67     |
|  |              | C. Alloc. pour loyer, combust. et éclair..... | .....   | 2,881 84  | 2,881 84     |
|  |              | D. Escompte aux vendeurs de timbres.....      | .....   | 1,471 19  | 1,471 19     |
|  |              | E. Frais de voyage.....                       | 1,599 58  | .....   | 1,599 58     |
|  |              | F. Mémoires de fournisseurs.....              | 5,972 56  | .....   | 5,972 56     |
|  |              | G. Loyers et taxes.....                       | 4,770 76  | .....   | 4,770 76     |
|  |              | H. Papeterie, impressions et annonces.....    | .....   | .....   | .....        |
|  |              | I. Combustible, éclairage et eau.....         | 2,896 20  | 357 61  | 3,253 81     |
|  |              | K. Divers déboursés.....                      | \$238,226 24                                    | \$68,634 42   | \$306,860 66 |
| Moins—Lettres mal exp. et de rebut \$ 215 86                                 |              |   |   |   |              |
| Balances dues par les maîtres de poste, 30 juin 1887.....                    | 13,679 30    |   |   |   |              |
| Revenu net.....  | 187,450 15   |   |   |   |              |
| Balance.....   | 109,410 51   |   |   |   |              |
|  | \$306,860 66 |   |   |   |              |

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

ÉTAT N° 1, D.  
Revenu et dépense du ministère des postes du Canada, dans la province du Nouveau-Brunswick,  
pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| REVENU.   | Montant.     | DÉPENSE.                                      | Payé par chèque à même le crédit parlementaire. | Payé par les maîtres de poste à même les revenus perçus. | Total.       |
|---|--------------|---|---|--|--------------|
|   | \$ cts.      |   | \$ cts.   | \$ cts.  | \$ cts.      |
| Balances dues par les maîtres de poste, 30 juin '86                     | 3,900 22     |   | 54,560 89                                       | 54,560 89  | 54,560 89    |
| Port payé en argent sur lettres   | 419 61       |   | 13,246 59                                       | 13,246 59  | 13,246 59    |
| do journaux et revues périodiques                                       | 25 56        |   | 81,305 20                                       | 81,305 20  | 81,305 20    |
| do lettres prises en route  | 277 55       | Etat :  | 1,180 96  | 1,180 96   | 1,180 96     |
| do facteurs   | 1,789 07     | { Transport des malles par terre.....         | 150,293 61                                      | 150,293 61   | 150,293 61   |
| Loyer des boîtes aux lettres, tiroirs, etc.                             | 139,564 79   | do bat. à vap., etc.                          |   |  |              |
| Timbres, cartes-poste, etc., vendues                                    | 181 52       | do chemins de fer.                            |   |  |              |
| Diverses recettes, (y compris \$132.29 reçus au département)            | 311 80       | Conf. étrép. des sacs de mailles et serrures. |   |  |              |
| Port océanique de la Grande-Bretagne, 6 mois jusqu'au 30 septembre 1886 | 146,470 22   |   |   |  |              |
| MOINS—Lett. mal expéd. et de rebut., \$ 110 70                          |              | A. Appointements.....                         | 72,507 26                                       | 37,624 83  | 110,032 09   |
| Balances dues par les maîtres de poste, 30 juin 1887                    | 4,127 40     | B. Allocat. pour expéditions en passe.....    | .....   | 3,571 50   | 3,571 50     |
|   |              | C. Alloc. pour loyer, combust. et éclair.     | .....   | 1,245 00   | 1,245 00     |
|   |              | D. Escompte aux vendeurs de timbres.....      | .....   | 1,487 93   | 1,487 93     |
|   |              | E. Frais de voyages                           | .....   | 909 91   | 909 91       |
|   |              | F. Mémoires de fournisseurs                   | .....   | 4,465 82   | 4,465 82     |
|   |              | G. Loyers et taxes                            | .....   | .....  | .....        |
|   |              | H. Papeterie, impressions et annonces.....    | .....   | 4,911 40   | 4,911 40     |
|   |              | I. Combustible, éclairage et eau.....         | .....   | 158 43   | 158 48       |
|   |              | K. Divers déboursés                           | .....   | 2,898 00   | 3,043 19     |
| Revenu net  | 142,342 82   |   | \$236,135 54                                    | \$48,974 45  | \$280,109 99 |
| Balance   | 137,767 17   |   |   |  |              |
|   | \$280,109 99 |   |   |  |              |

A. W. MCLELAN,  
Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.



ÉTAT N° 1, E.

Revenu et dépense du ministère des postes du Canada, dans la province du Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| REVENU.  | Montant.     | DÉPENSE.  | Payé par chèque à même le crédit parlementaire. | Payé par les maîtres de poste à même les revenus perçus. | Total.       |
|--|--------------|---|---|--|--------------|
|  | \$ cts.      |   | \$ cts.   | \$ cts.  | \$ cts.      |
| Balances dues par les maîtres de poste, 30 juin '86                          | 8,975 73     | Etat:<br>(Transport des malles par terre.....<br>do bat. à vap., etc.....<br>do chemins de fer.....<br>Conf. et rép. des sacs de malle et serrures.....)  | 85,148 59                                       | .....  | 85,148 59    |
| Port payé en argent sur lettres.....   | 1,503 75     |   | 2 E.  | 60,910 25  | .....        |
| do journaux et revues périodiques.....                                       | 2 30         | 3 E.<br>A. Appointements.....<br>B. Allocations pour expéditions en passe.....<br>C. Alloc. pour loyer, combust. et éclair.....<br>D. Es-compte aux vendeurs de timbres.....<br>E. Frais de voyages.....<br>F. Mémoires de fournisseurs.....<br>G. Loyers et taxes.....<br>H. P. p. papier, impressions et annonces.....<br>I. Combustible, éclairage et eau.....<br>K. Divers déboursés..... | 417 56  | .....  | 417 56       |
| do lettres prises en route.....  | .....        |   | 146,476 40                                      | .....  | 146,476 40   |
| Montant perçu par les facteurs.....  | 2,103 50     |   | 82,807 48                                       | 33,911 40  | 116,718 88   |
| Loyers des boîtes aux lettres, tiroirs, etc.....                             | 146,260 88½  |   | .....   | 3,112 33   | 3,112 33     |
| Timbres, cartes-poste, etc., vendus.....                                     | .....        |   | .....   | 4,317 16   | 4,317 16     |
| Diverses recettes (y compris \$47.89 reçus au département).....              | 193 89       |   | .....   | 1,726 68   | 1,726 68     |
| Port océanique de la Grande-Bretagne, 6 mois jusqu'au 30 septembre 1886..... | 315 95       |   | .....   | 763 35   | 763 35       |
| Moins—Lett. mal expéd. et de rebut.. \$ 290 23½                              | 159,346 00½  |   | .....   | 4,950 18   | 4,977 68     |
| Balances dues par les directeurs de poste, 30 juin 1887. 7,397 28            | 7,687 51½    |   | .....   | 60 00  | 60 00        |
| Revenu net.....  | 151,658 49   |   | .....   | 5,042 57   | 5,042 57     |
| Balance.....   | 134,896 28   | .....   | 3,280 72  | 3,359 72   |              |
|  | \$286,554 77 |   | \$243,380 70                                    | \$43,174 07  | \$286,554 77 |

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

ETAT N° 1, F.

Revenu et dépense du ministère des postes du Canada, dans la province de la Colombie-Britannique, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| REVENU.   |              | DÉPENSE.                                    |            | Payé par les maîtres de poste à même les revenus perçus. |            | Total. |      |
|---|--------------|---|------------|--|------------|--------|------|
| Montant.  |              | DÉPENSE.                                    |            | Payé par clicque à même le crédit parlementaire.         |            | Total. |      |
|   | \$           |   | cts.       |  | \$         |        | cts. |
| Bal. dues par les maîtres de poste, 30 juin 1886...                           | 18 49        | Transport des malles par terre, etc.        | 41,676 83  | 1 00   | 41,677 83  |        |      |
| Port payé en argent sur lettres, etc.   | 552 72       | do do bat. à vap., etc.                     | 37,790 55  |  | 37,790 55  |        |      |
| do do journaux et revues périodiques, etc.                                    | 27 02        | do do chemins de fer                        | 24,809 94  |  | 24,809 94  |        |      |
| do do lettres prises en route   |              | Conf. et rép. des sacs de malle et serrur.  | 312 08     |  | 312 08     |        |      |
| Montant perçu par les facteurs, etc.  |              |   | 104,589 40 | 1 00   | 104,590 40 |        |      |
| Loyer des boîtes aux lettres, tiroirs, etc.                                   | 4,015 47     |   |            |  |            |        |      |
| Timbres et cartes-poste, etc., vendus, etc.                                   | 52,558 14    |   |            |  |            |        |      |
| Diverses recettes (y compris \$15 92 reçus au département)                    | 283 17       | A. Appointements, etc.                      | 26,871 10  | 9,484 40   | 36,355 50  |        |      |
| Port océanique de la Grande-Bretagne, 6 mois jusqu'au 30 septembre 1886, etc. | 105 09       | B. Allocat. pour expéditions en passe, etc. |            | 809 99   | 809 99     |        |      |
|   |              | C. Alloc. pour loyer, combust et éclair.    |            | 486 64   | 486 64     |        |      |
|   |              | D. Escompte aux vendeurs de timbres         |            | 690 30   | 690 30     |        |      |
|   |              | E. Frais de voyages, etc.                   |            | 1,133 30   | 1,133 30   |        |      |
|   |              | F. Mémoires de fournisseurs, etc.           |            | 1,435 89   | 1,476 61   |        |      |
|   |              | G. Loyers et taxes, etc.                    |            | 3 12   | 1,184 81   |        |      |
|   |              | H. Papeterie, impressions et annonces, etc. |            | 27 00  | 1,270 00   |        |      |
|   |              | I. Combustible, éclairage et eau, etc.      |            | 1,231 33   | 1,787 83   |        |      |
|   |              | K. Divers déboursés, etc.                   |            | \$12,099 67  |            |        |      |
| Moins—Lettres mal expéd. et de rebut, \$                                      | 166 53       |   |            |  |            |        |      |
| Balances dues par les maîtres de poste, 30 juin 1887, etc.                    | 2,848 47     |   |            |  |            |        |      |
| Revenu net  | 54,545 01    |   |            |  |            |        |      |
| Balance, etc.   | 93,997 37    |   |            |  |            |        |      |
|   | \$148,542 38 |   |            |  |            |        |      |

A. W. McLELLAN,  
Maire général des postes.

H. A. WICKSTEDT,  
Comptable.



PROVINCE DE L'ONTARIO.

ETAT N° 2, A.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                                   | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine | Période.                        | Montant. |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|----------|
| Aberarder et station de chemin de fer              | D. N. Sinclair         | A pied ou en voit  | 1                   | 6                             | 12 mois                         | 40 00    |
| Abercrou et station de chemin de fer               | G. Christie            | Facultatif         | 1                   | 6                             | 12 do                           | 70 00    |
| Aboyne et Elora                                    | T. E. Mills            | do                 | 1 1/2               | 6                             | 12 do                           | 75 00    |
| Acton et Knatchbull                                | E. J. Langrill         | do                 | 5                   | 2                             | 12 do                           | 75 00    |
| Acton et Speyside                                  | do                     | do                 | 5                   | 2                             | 12 do                           | 60 00    |
| Adare et Maguire                                   | A. Tod                 | do                 | 2 1/2               | 3                             | 12 do                           | 187 00   |
| Addison et station de chemin de fer                | R. McKim               | En voiture         | 8 1/2               | 6                             | 12 do                           | 150 00   |
| Adelaide et Strathroy                              | J. Harris              | do                 | 7                   | 6                             | do (jusq 31 déc 1886)           | 60 00    |
| do   | do                     | do                 | 7                   | 6                             | do depuis le do                 | 435 00   |
| Adolphustown et Bath                               | J. H. Roblin           | do                 | 14                  | 6                             | 12 do                           | 600 00   |
| Adolphustown et Napanee                            | F. Membray             | do                 | 2 1/2               | 6                             | 12 do                           | 30 00    |
| Agincourt et station de chemin de fer              | W. Lawton              | do                 | 1 1/2               | 6                             | 12 do                           | 25 00    |
| Agincourt Station et L'Amareux                     | H. Phipps              | Cheval ou voit     | 4                   | 3                             | 3 do (jusq 30 juin 1886)        | 75 00    |
| do   | do                     | do                 | 4                   | 3                             | 3 do depuis le do               | 25 00    |
| Agincourt—Ch. de fer du P.C. et ch. de fer Midland | W. Lawton              | Facultatif         | 1 1/2               | 12                            | 3 do depuis le do               | 93 75    |
| do   | do                     | do                 | 4                   | 1                             | 6 do (jusq 30 sept. 1886)       | 20 00    |
| Ahmie Harbor et Dunchurch                          | J. Crowell             | do                 | 4                   | 6                             | do                              | 30 00    |
| Ahmie Harbor et Magnetawan                         | R. H. Menzies          | do                 | 9                   | 3                             | Saison, 1886-87                 | 307 00   |
| Ahmie Lake et Spence                               | T. W. Quinn            | do                 | 32                  | 3                             | 6 mois (depuis le 1er oct 1886) | 60 00    |
| Ailsa Craig et station de chemin de fer            | J. McCarty             | Facultatif         | 9                   | 1                             | 12 do                           | 78 25    |
| Ailsa Craig, Denfield et station de chemin de fer  | S. Hey                 | do                 | 1 1/2               | 6                             | 12 do                           | 250 00   |
| Air Line Junction et station de chemin de fer      | J. Orr                 | do                 | 6                   | 6 et 12                       | 12 do                           | 10 00    |
| do   | G. Schoures            | do                 | 1 1/2               | 6                             | 3 do (jusq 30 juin 1886)        | 30 00    |
| do   | C. Grisfale            | do                 | 1 1/2               | 6                             | 3 do depuis le do               | 140 00   |
| Albert et Marysville                               | P. Sullivan            | do                 | 9                   | 3                             | 12 do                           | 188 00   |
| Alberton et Lynden                                 | E. Duham               | do                 | 7                   | 6 et 3                        | 12 do                           | 260 00   |
| Albion, Castlederg et Mount Wolf                   | S. J. Snell            | do                 | 6 et 5              | 6 et 3                        | 12 do                           | 60 00    |
| Albion et station de chemin de fer                 | Q. D. Elliott          | Cheval ou voit     | 1 1/2               | 24                            | 12 do                           | 18 75    |
| Albuna et Coitiam                                  | S. Irwin               | Facultatif         | 1 1/2               | 2                             | 3 do (jusq 30 juin 1886)        | 48 00    |
| do   | do                     | do                 | 5 1/2               | 3                             | 3 do depuis le do               | 75 00    |
| Albury et Keedersville                             | J. T. Rose             | do                 | 4                   | 6                             | 6 do                            | 82 50    |
| Alborno et Rodney                                  | T. K. Morris           | Cheval ou voit     | 6                   | 6                             | 6 do (jusq 30 sept. 1886)       | 72 00    |
| do   | N. Gray                | do                 | 6                   | 6                             | 6 do                            | 72 00    |

ÉTAT N° 2, A.—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                                       | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.             | Montant. |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|----------------------|----------|
|  |                        |                    |                     |                                |                      | \$ cts   |
| Aldershot et Watdown                                   | J. Simmons             | Cheval ou voit.    | 3                   | 12                             | 12 mois              | 199 00   |
| Alexandria et McCrimmon                                | R. McEannan            | En voiture.        | 9                   | 6                              | 12 do                | 260 00   |
| Alexandria et station de chemin de fer.                | D. McMaster            | do                 | 17                  | 24                             | 12 do                | 158 00   |
| Alexandria et Saint-Raphaël Ouest                      | S. R. McLeod           | do                 | 19                  | 6                              | 12 do                | 297 00   |
| Alexandria et Vankleek Hill.                           | X. Lejeunesse          | do                 | 19                  | 6                              | 12 do                | 425 00   |
| Alexandria et Montebello                               | L. Larocque            | do                 | 7                   | 6                              | 12 do                | 200 00   |
| Alfred et Rivière au Serpent                           | E. C. Smith            | A pied ou chal.    | 1                   | 12                             | Saison, 1886         | 90 00    |
| Allanburg et station de chemin de fer.                 | W. Livingston          | Facultatif         | 32                  | 6                              | 12 do                | 145 00   |
| Allendale et Holy                                      | M. Campbell            | Cheval ou voit.    | 32                  | 6                              | 12 do                | 150 00   |
| Allendale et station de chemin de fer.                 | W. Thompns             | A pied             | 6                   | 36                             | 12 do                | 150 00   |
| Allendale et station de chemin de fer.                 | M. J. Hamlin           | Facultatif         | 5                   | 3                              | 12 do                | 70 00    |
| Allan Park et Lamphen                                  | H. Byers               | do                 | 5                   | 3                              | 12 do                | 110 00   |
| Allan Park et Lamphen                                  | E. Seigel              | do                 | 13                  | 12                             | 9 do                 | 199 00   |
| Allenford et Owen Sound                                | A. Johnston            | do                 | 3                   | 12                             | 9 do                 | 105 00   |
| Allenford et station de chemin de fer.                 | J. Dean                | do                 | 11                  | 12                             | 3 do                 | 31 20    |
| do   | W. Gilbert             | do                 | 4                   | 2                              | 3 do                 | 195 00   |
| Allenford et Saugeen                                   | D. Morton              | Cheval ou voit.    | 4                   | 2                              | 3 do                 | 56 25    |
| Allenford et Skippers                                  | J. Davidson            | do                 | 4                   | 2                              | 9 do                 | 20 00    |
| do   | J. McNicol             | Facultatif         | 4                   | 6                              | (jusq. 31 déc. 1886) | 39 60    |
| Allensville et posteau pour prendre les sacs de malle. | do                     | do                 | 6                   | 6                              | (jusq. 30 juin 1886) | 110 00   |
| Allensville et Utterson                                | J. G. Dickinson        | do                 | 4                   | 2                              | 12 do                | 45 00    |
| Allensville et Elmvale                                 | do                     | do                 | 6                   | 2                              | 12 do                | 57 50    |
| Allenwood et Gibson                                    | J. G. Pine             | En voiture         | 8                   | 3                              | 6 do                 | 75 00    |
| Allenwood et Consecou                                  | do                     | do                 | 8                   | 3                              | 6 do                 | 300 00   |
| do   | J. Berridge            | Cheval ou voit.    | 14 a. et r.         | 12                             | 12 do                | 49 00    |
| Alliston et Elm Grove                                  | T. Langley             | do                 | 9                   | 12                             | 12 do                | 280 00   |
| Alliston et station de chemin de fer.                  | do                     | Facultatif         | 6                   | 6                              | 12 do                | 60 00    |
| Alliston et Rosemont                                   | R. Quin                | do                 | 6                   | 3                              | 9 do                 | 22 50    |
| Allou et Edmonton                                      | W. Golding             | do                 | 10                  | 3                              | 3 do                 | 140 00   |
| do   | D. Burk                | Cheval ou voit.    | 12                  | 12                             | do                   | 112 00   |
| Allsaw et Minden                                       | J. S. Johnston         | En voiture         | 8                   | 3                              | 3 do                 | 81 00    |
| Alma et station de chemin de fer.                      | W. Hill                | Cheval ou voit.    | 8                   | 3                              | 9 do                 | 57 50    |
| Alma et Windaid  | J. Watkin              | do                 | 12                  | 6                              | 12 do                | 319 00   |
| do   | E. Blair               | En voiture.        | 12                  | 6                              | 12 do                | 157 88   |
| Almonte et Clayton                                     | E. Dowdall             | Facultatif         | 14                  | 24 et 30                       | 12 do                |          |
| Almonte et station de chemin de fer.                   |                        |                    |                     |                                |                      |          |

|   |                |                 |    |        |                                     |        |
|---|----------------|-----------------|----|--------|-------------------------------------|--------|
| Almonte et West Huntley                       | J. Manion      | Cheval ou voit. | 12 | 3      | 12 do                               | 196 00 |
| Alport et Bracebridge                         | H. F. Bickmore | En voiture.     | 4  | 3      | Part. des saisons 1885-86 et '86-87 | 46 50  |
| Alston et station de chemin de fer.           | H. Ziegler     | Facultatif      | 1  | 6      | 12 mois                             | 100 00 |
| Altoupe et Maberly                            | S. Hancor      | Cheval ou voit. | 9  | 2      | 3 do                                | 22 50  |
| Alton et station                              | A. Menzies     | Facultatif      | 1  | 12     | 12 do                               | 93 90  |
| Alvinston et station de chemin de fer.        | D. Livingston  | do              | 1  | 12     | 12 do                               | 40 00  |
| Amaranth Station et station de chemin de fer. | J. Leeson      | Cheval ou voit. | 14 | 6      | 12 do                               | 380 00 |
| Amberley et Kincaidine                        | J. Gentles     | En voiture      | 4  | 3      | 12 do                               | 84 00  |
| Amberley et Koshah                            | J. McLennan    | Cheval ou voit. | 4  | 3      | 12 do                               | 80 00  |
| Amberley et Lurgan                            | J. McCordle    | Facultatif      | 4  | 3      | 12 do                               | 400 00 |
| Ameliasburg et Belleville                     | G. W. Tice     | do              | 10 | 6      | 12 do                               | 45 00  |
| Ameliasburg et Mountain View                  | D. Hubbs       | Cheval ou voit. | 4  | 3      | 9 do                                | 475 00 |
| Ameliasburg et Oxley                          | A. Elliott     | En voiture      | 18 | 6      | 12 do                               | 53 04  |
| Amherstburg et station de chemin de fer.      | E. G. Park     | do              | 1  | 12     | 9 do                                | 92 25  |
| do  | A. Fox         | do              | 1  | 6 et 3 | 9 do                                | 276 75 |
| do  | C. M. Hunt     | do              | 18 | 6 et 3 | 9 do                                | 150 00 |
| Amherstburg et Windsor, etc.                  | do             | do              | 12 | 12     | 12 do                               | 65 00  |
| do  | J. W. Edwards  | do              | 12 | 12     | 12 do                               | 224 00 |
| Amiens et Lobo                                | A. Hurrell     | Facultatif      | 7  | 13     | 12 do                               | 250 00 |
| Amigan et station de chemin de fer            | W. M. Elliott  | En voiture      | 15 | 2      | 12 do                               | 60 00  |
| Ancaster et Hamilton                          | J. Anderson    | Cheval ou voit. | 15 | 12     | 12 do                               | 63 00  |
| Anderson et Granton                           | W. J. Smith    | Facultatif      | 8  | 6      | 12 do                               | 100 00 |
| Angus et station de chemin de fer             | J. B. Dobbie   | do              | 10 | 6      | 12 do                               | 52 00  |
| Ansania et Thessalon                          | J. McLaughlin  | do              | 10 | 3      | 12 do                               | 40 00  |
| Anton Mills et station de chemin de fer       | J. Russell     | do              | 3  | 12     | do                                  | 100 00 |
| Antich et Grassmere                           | J. M. Cameron  | do              | 3  | 12     | do                                  | 82 00  |
| Appin et Glen Willow                          | J. E. Campbell | do              | 3  | 12     | do                                  | 64 48  |
| Appin et Mayfair                              | J. Prescott    | Facultatif      | 3  | 6      | 12 do                               | 315 00 |
| Appley et station de chemin de fer            | O. B. Arnold   | Cheval ou voit. | 2  | 12     | do                                  | 15 00  |
| Appleton et station de chemin de fer.         | J. G. Munro    | Cheval ou voit. | 2  | 12     | do                                  | 180 00 |
| Appleton et station de chemin de fer          | T. Eastland    | do              | 21 | 1      | 12 do                               | 39 00  |
| Appley et Lessorade                           | J. W. Ratcliff | Facultatif      | 11 | 1      | 9 do                                | 550 00 |
| do  | T. Eastland    | do              | 11 | 3      | 12 do                               | 145 00 |
| Apsley et Peterboro                           | do             | Cheval ou voit. | 40 | 6      | 12 do                               | 80 00  |
| Apto et Phelps Station                        | P. Gallagher   | Facultatif      | 6  | 3      | 12 do                               | 69 00  |
| Archer et Bouck's Hill                        | T. Archer      | En voiture      | 9  | 6      | 12 do                               | 70 00  |
| Archville et Ottawa                           | J. J. Garrow   | Facultatif      | 1  | 12     | do                                  | 79 00  |
| Arday et Comanda                              | J. Driver      | En voiture      | 9  | 6      | 12 do                               | 229 00 |
| Arden et station de chemin de fer.            | J. Babcock     | Facultatif      | 1  | 3      | 12 do                               | 169 00 |
| Arden et Tamworth                             | A. Thompson    | Cheval ou voit. | 20 | 2      | 12 do                               | 37 50  |
| Ardras et Orilla                              | W. Blair       | do              | 9  | 2      | 6 do                                | 285 00 |
| Arkona et Keyser                              | B. Learn       | do              | 5  | 2      | 6 do                                | 27 50  |
| do  | W. J. Evans    | do              | 7  | 6      | 12 do                               | 235 00 |
| Arkona et Theford                             | B. Learn       | En voiture.     | 12 | 6      | 9 do                                | 112 50 |
| Arkona et Watford                             | do             | do              | 12 | 6      | 3 do                                | 60 00  |
| do  | F. Hooper      | do              | 3  | 12     | do                                  | 100 00 |
| Arkwright et Mount Hope                       | J. Coie        | Facultatif      | 3  | 12     | do                                  | 170 00 |
| Arma lale et Unionville                       | J. Webber      | do              | 5  | 3      | 12 do                               |        |
| Armoy et Kincaidine                           | W. Shier       | do              | 11 | 3      | 12 do                               |        |



DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                               | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                | Montant. |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|-------------------------|----------|
|  |                        |                    |                     |                                |                         | \$ cts.  |
| Barrie et Hillsdale.                           | C. Waugh.              | Facultatif         | 15                  | 6                              | 12 mois                 | 287 00   |
| Barrie et station de chemin de fer.            | J. Roberts             | do                 | 6                   | 3                              | 12 do                   | 83 00    |
| Barrie et station de chemin de fer.            | W. H. Crosby           | Cheval ou voit.    | 15                  | 66                             | 12 do                   | 208 58   |
| Barrie et boîtes aux lettres des rues.         | W. Murphy              | Facultatif         | b                   | 18                             | 12 do                   | 250 00   |
| Barrie et Kingston                             | J. Ryan                | do                 | 12                  | 1                              | 12 do                   | 75 00    |
| Barrie et Gore Bay                             | H. L. McLean.          | do                 | 12                  | 1                              | 12 do                   | 114 72   |
| Bar River et Garden River                      | J. E. O'Neil           | do                 | 15                  | 1                              | 12 do                   | 75 00    |
| Basin Depot et Eganville.                      | A. H. G. Wilson.       | En voiture         | 49                  | 1                              | (jusqu'au 31 déc. 1886) | 225 00   |
| do   | R. Reeves              | do                 | 49                  | 1                              | depuis le do            | 148 00   |
| Bath et station de chemin de fer               | W. Aylesworth          | do                 | 32                  | 12                             | 12 do                   | 175 00   |
| Bath et Stella                                 | A. Stevenson           | do                 | 63                  | 16                             | 12 do                   | 316 56   |
| Batteau et station de chemin de fer.           | W. Bourchier.          | do                 | 16                  | 3                              | 6 do                    | 70 00    |
| Battersa et Kingston                           | A. Ferguson.           | do                 | 10                  | 3                              | 6 do                    | 69 74    |
| do   | A. Cooper.             | do                 | 10                  | 4                              | 6 do                    | 16 66    |
| Battle Hill et Cooper's Falls.                 | D. Hay                 | Facultatif         | 15                  | 6 et 12                        | 12 do                   | 389 00   |
| Bayfield, Scarfort et station de chemin de fer | W. H. Cook             | En voiture         | 20                  | 6                              | 12 do                   | 395 00   |
| Baynam et Ingersoll                            | W. R. Kemp             | do                 | 8                   | 3                              | 6 do                    | 50 00    |
| Bayside et Belleville                          | F. Sander              | Cheval ou voit.    | 16 1/2              | 6                              | 6 do                    | 182 50   |
| Bayville et Bracebridge                        | G. F. Marsh            | do                 | 16                  | 6                              | 6 do                    | 150 00   |
| do   | T. K. Silverthorn.     | Facultatif         | 16                  | 1                              | 12 do                   | 29 00    |
| Bayville et Dorset                             | L. Williams            | do                 | 8                   | 1                              | 9 do                    | 50 00    |
| Bayville et Maple Ridge                        | J. Lemon.              | Cheval ou voit.    | 5                   | 2                              | 12 do                   | 140 00   |
| Bayville et Menomonee                          | T. M. Carswell, jun    | Facultatif         | 11                  | 2                              | 12 do                   | 120 00   |
| Bayview et Morley                              | T. Oecire              | Cheval ou voit.    | 7                   | 6                              | 6 do                    | 82 60    |
| Beachburg et Gower Point                       | H. A. O'Brien          | do                 | 7                   | 6                              | 6 do                    | 90 00    |
| Beachburg et Westmeath                         | J. B. Johnson          | do                 | 7                   | 6                              | 6 do                    | 140 00   |
| do   | J. B. Grobb.           | do                 | 7                   | 6                              | 6 do                    | 225 00   |
| Beachville et Embro                            | W. H. Fletcher         | do                 | 19 a. et r.         | 3                              | 12 do                   | 75 00    |
| Beausville et Campden                          | M. Moore.              | Facultatif         | 4                   | 3                              | 12 do                   | 35 00    |
| Beaurook et Canaan                             | R. Lance.              | do                 | 12                  | 24                             | 12 mois                 | 185 00   |
| Beaurook et traverse de chemin de fer.         | D. McLean.             | do                 | b                   | 3                              | 1 do                    | 140 00   |
| Beatrice et Falkenburg                         | J. E. McDonald.        | Cheval ou voit.    | 5                   | 3                              | 11 do                   | 64 17    |
| Beatrice et Windermere                         |                        | do                 |                     |                                |                         |          |
| Beaverton et station de chemin de fer          |                        | do                 |                     |                                |                         |          |
| Becher et Wallaceburg                          |                        | do                 |                     |                                |                         |          |
| do   |                        | do                 |                     |                                |                         |          |

| Nom de la route.                           | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                          | Montant. |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|-----------------------------------|----------|
|  |                        |                    |                     |                                |                                   | \$ cts.  |
| Beckstead et Dunbar                        | G. Beckstead           | Facultatif         | 13                  | 3                              | 9 do                              | 25 00    |
| do   | A. G. Colquhoun.       | do                 | 13                  | 3                              | 9 do                              | 87 00    |
| Bedford Mills et Newboro'                  | J. B. Wright           | do                 | 6                   | 3                              | 12 do                             | 100 00   |
| Bedford et Sasforth                        | J. F. Wright           | do                 | 6 1/2               | 3                              | 12 do                             | 85 00    |
| Beton et station de chemin de fer          | J. Douglas.            | do                 | 4                   | 12                             | 12 do                             | 95 00    |
| Belfast et Lanes                           | J. Malin               | do                 | 4                   | 12                             | 12 do                             | 80 00    |
| Belfast et St. Hilaire                     | O. F. Byan             | do                 | 2 1/2               | 6                              | 12 do                             | 150 00   |
| Belfontain et Fourches de Credit Station.  | M. G. Byan             | do                 | 1 1/2               | 6                              | 9 do                              | 87 50    |
| do   | J. Newcombe.           | do                 | 1 1/2               | 6                              | 9 do                              | 18 75    |
| Belgrave et Bushfield                      | P. Porterfield         | do                 | 6                   | 2                              | 9 do                              | 45 00    |
| do   | S. Morley              | do                 | 6                   | 2                              | 9 do                              | 18 75    |
| Belgrave et Marnoch                        | W. Byrne               | do                 | 3 1/2               | 12                             | 12 do                             | 60 00    |
| Belgrave et station de chemin de fer       | J. Campbell            | do                 | 3 1/2               | 12                             | 12 do                             | 132 00   |
| Belle River et Byrpedale.                  | W. Croak               | do                 | 5 1/2               | 1                              | 12 do                             | 65 00    |
| Belleville et Bridgewater                  | J. Campbell            | En voiture         | 30                  | 6                              | 3 do                              | 131 25   |
| do   | J. Whyte               | do                 | 30                  | 6                              | 9 do                              | 600 00   |
| Belleville et Madoc                        | H. W. Croak            | do                 | 26                  | 6                              | 12 do                             | 474 00   |
| do   | H. W. Croak            | do                 | 26                  | 6                              | 12 do                             | 3 00     |
| Belleville et Belleville Station.          | W. Vandervoort.        | Cheval ou voit.    | 14                  | 12                             | 12 mois                           | 75 00    |
| Belleville et station de chemin de fer.    | Furcy et Turley        | En voiture         | 14                  | 2                              | 12 do                             | 313 00   |
| Belleville et Sydney Crossing              | (cautions)             | do                 | 6 1/2               | 12                             | 12 do                             | 80 00    |
| Belleville et boîtes aux lettres des rues. | A. Munro.              | Cheval ou voit.    | 9                   | 3                              | 12 do                             | 250 00   |
| Belleville et Wallbridge.                  | T. Ellis.              | A pied             | 2                   | 13                             | 12 do                             | 110 00   |
| Belmont et London                          | J. Charles             | Facultatif         | 13                  | 6                              | 12 do                             | 80 00    |
| Belmont et station de chemin de fer        | C. Kenney              | Cheval ou voit.    | 13                  | 6                              | 12 do                             | 140 00   |
| do   | J. Evans.              | do                 | 13                  | 6                              | 12 do                             | 248 00   |
| Belton et station de chemin de fer         | J. Gibson              | A pied.            | 9                   | 12                             | 3 do                              | 17 50    |
| Belton et St. Yves                         | H. Powell              | do                 | 9                   | 12                             | 3 do                              | 40 00    |
| Belwood et Craigsholme.                    | J. Hanna.              | Facultatif         | 3                   | 12                             | 12 do                             | 40 00    |
| Belwood et Dragoon                         | C. Campbell            | Cheval ou voit.    | 3                   | 1                              | 9 do                              | 60 00    |
| do   | J. Hanna.              | do                 | 3                   | 1                              | 9 do                              | 17 75    |
| Belwood et station de chemin de fer        | C. Campbell            | Facultatif         | 7 1/2               | 2                              | 3 do                              | 65 00    |
| Belwood et Spire                           | C. Campbell            | do                 | 7 1/2               | 2                              | 3 do                              | 27 00    |
| Belwood Station et Hereward.               | C. Campbell            | do                 | 3                   | 9                              | 6 do                              | 28 00    |
| Bendaie et Woburn.                         | W. Fortar              | do                 | 2                   | 6                              | 6 do                              | 128 00   |
| do   | J. Miller              | do                 | 2                   | 6                              | 6 do                              | 25 00    |
| Benniller et Golerich                      | E. Stinton             | Cheval ou voit.    | 6                   | 3                              | 12 do                             | 40 00    |
| Bonsfort et South Monaghan                 | R. English             | Facultatif         | 6                   | 3                              | 12 do                             | 150 00   |
| Berkeley et Prescott                       | G. Fleming.            | do                 | 6                   | 2                              | 12 do                             | 75 00    |
| Berkeley et station de chemin de fer       | J. T. Wilford.         | do                 | 6                   | 2                              | 12 do                             | 81 00    |
| Berlin et Orosbill                         | T. Huat                | En voiture         | 16 1/2              | 6                              | 9 do                              | 80 00    |
| do   | H. Whiteher            | do                 | 16 1/2              | 6                              | 9 do                              | 318 75   |
| Berlin et Glenalan.                        | E. Bachmann            | do                 | 24                  | 6                              | 12 do                             | 317 00   |
| Berlin et West Montrose.                   | N. Kelly               | Facultatif         | 14 1/2              | 6                              | 12 do                             | 97 50    |
| Berlin et boîtes aux lettres des rues      |                        | Cheval ou voit.    | 4                   | 18                             | 12 jours (depuis le 14 mars 1887) | 375 00   |
| Bethany et station de chemin de fer        |                        | do                 | 4                   | 12                             | 12 mois                           | 10 00    |
| do   |                        | do                 | 4                   | 12                             | 12 mois                           | 90 00    |

—DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                             | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                          | Montant.  |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|-----------------------------------|-----------|
| Bethel et The Corners                        | J. Robinson            | Facultatif         | 1                   | 6                              | 10 mois (depuis le 1er juin 1887) | \$ 20 83. |
| Beveridge's bay et station de chemin de fer  | D. McFavish            | do                 | 4                   | 6                              | 17 jrs. (jusq. 17 août '87)       | 71 52     |
| Bewdley et Millbrook                         | J. Jewison             | do                 | 11                  | 6                              | (i. 30 juin '86) m. l'am.         | 95 10     |
| do   | A. Spay                | do                 | 11                  | 6                              | dep. le do                        | 262 50    |
| do   | A. Cheff               | do                 | 7 1/2               | 2                              | do                                | 150 10    |
| Big Point et Dover South                     | S. Davidson            | Cheval ou voit.    | 3                   | 6                              | do                                | 178 00    |
| Billings' Brûge et Ottawa                    | W. Waneborough         | do                 | 4 1/2               | 6                              | do                                | 70 00     |
| Blackburn et Glenford Station                | J. Lancaster           | Facultatif         | 5                   | 1                              | do                                | 4 00      |
| Blackham et Erin                             | A. Suderland           | do                 | 5 et 7              | 12                             | do                                | 35 00     |
| Birdsall's et station de chemin de fer       | J. Goulding            | do                 | 50 pieds.           | 6 et 2                         | (jusqu'au 30 sept. 1886)          | 270 00    |
| Bird's Creek et Hybla                        | J. Stuart              | do                 | 50 pieds.           | 12                             | depuis le do                      | 7 85      |
| do   | W. C. Sampson          | do                 | 10 verges.          | 3                              | do                                | 7 85      |
| do   | J. Buik                | En voiture         | 10                  | 12                             | do                                | 265 00    |
| Biscotasing et station de chemin de fer      | R. M. Patterson        | Facultatif         | 7                   | 3                              | do                                | 10 90     |
| do   | W. P. Addison          | Cheval ou voit.    | 7 et 3              | 1 et 2                         | (jusqu'au 31 déc. 1886)           | 228 00    |
| Bishop's Mills et Prescott                   | J. Graham              | do                 | 4                   | 12                             | do                                | 30 00     |
| Bisset's Creek et station de chemin de fer   | L. H. Allen            | Facultatif         | 7 1/2               | 12                             | do                                | 32 00     |
| Black Bank et Lisle                          | G. McGuire             | Cheval ou voit.    | 10 1/2              | 12                             | do                                | 62 60     |
| Blackburn et Cummings' Brûge et Orleans      | W. J. Shannon          | A pied             | 10 1/2              | 12                             | (depuis le 1er fév. '87)          | 125 00    |
| Black's Corners et Laurel                    | J. Renshaw             | do                 | 7                   | 1                              | do                                | 10 43     |
| Black Creek et station de chemin de fer      | W. Blair               | Facultatif         | 7                   | 3                              | do                                | 20 00     |
| Black River Bridge et Picton                 | A. Peters              | do                 | 10                  | 12                             | do                                | 52 00     |
| Blackwater et station de chemin de fer       | A. Ballard             | En voiture         | 7                   | 3                              | do                                | 124 00    |
| Blair et station de chemin de fer            | J. M. Burk             | Facultatif         | 8                   | 6                              | (jusqu'au 30 sept. 1886)          | 1 400 00  |
| Blairhampton et Minden                       | J. Bell                | do                 | 10                  | 6                              | depuis le do                      | 150 00    |
| Blairton et Bayveck                          | T. W. Pearson          | do                 | 6                   | 24                             | (jusqu'au 31 déc. 1886)           | 172 50    |
| Blanford Station et station de chemin de fer | J. M. Burke            | Facultatif         | 6                   | 6                              | depuis le do                      | 37 50     |
| Blenheim et Leamington                       | J. Horton              | do                 | 6                   | 24                             | (jusqu'au 30 sept. '86)           | 75 00     |
| Blenheim et Morpeth                          | J. M. McKenney         | do                 | 5                   | 3 et 6                         | depuis le do                      | 68 00     |
| do   | H. P. Cole             | do                 | 5                   | 3 et 6                         | (jusqu'au 31 déc. 1886)           | 22 60     |
| Blenheim et station de chemin de fer         | do                     | do                 | 5                   | 2                              | depuis le do                      | 18 75     |
| do   | do                     | do                 | 5                   | 2                              | do                                | 18 75     |
| Blenheim et Rondeau, etc                     | do                     | do                 | 5                   | 2                              | do                                | 18 75     |
| do   | do                     | do                 | 5                   | 2                              | do                                | 18 75     |
| Blessington et Shannonville.                 | do                     | do                 | 5                   | 2                              | do                                | 18 75     |

|   |                 |                 |        |    |                                      |        |
|---|-----------------|-----------------|--------|----|--------------------------------------|--------|
| Blind River et Thompson                 | W. E. Bateman   | Facultatif      | 13     | 1  | 12 mois                              | 104 00 |
| Bloomfield et station de chemin de fer  | A. B. Saylor    | do              | 1      | 12 | do                                   | 75 12  |
| Bluevale et station de chemin de fer    | J. Gardner      | do              | 1      | 12 | do                                   | 200 00 |
| Blyth et station de chemin de fer       | L. Hutton       | do              | 22     | 12 | (jusqu'au 31 déc. 1886)              | 105 00 |
| do                                      | do              | do              | 22     | 24 | depuis le do                         | 43 75  |
| do                                      | H. Workman      | do              | 22     | 6  | do                                   | 900 00 |
| Bobcaygeon et Lindsay                   | O. G. H. Kearns | En voiture      | 22     | 6  | (jusqu'au 30 juin 1886)              | 180 00 |
| Bobcaygeon et Peterboro'                | W. H. Poitum    | do              | 22     | 6  | depuis le do                         | 525 00 |
| do                                      | T. R. White     | Facultatif      | 9      | 1  | do                                   | 45 00  |
| Bobcaygeon et Silver Lake               | R. Oliver       | do              | 7      | 3  | do                                   | 105 00 |
| Bogart et Champan                       | W. D. Rorke     | Cheval ou voit. | 17     | 3  | (jusqu'au 31 déc. 1886)              | 80 00  |
| Bognor et Woodford                      | S. Hanna        | do              | 8      | 1  | do                                   | 75 00  |
| Bolingbroke et Manion                   | E. Vickers      | do              | 4      | 2  | (jusqu'au 30 sept. 1886)             | 5 83   |
| Boisover et Dairyville                  | C. Sechaver     | do              | 4      | 3  | (jusqu'au 30 sept. 1886)             | 67 50  |
| Bornholm et Brodthagen                  | G. Leonhardt    | do              | 4      | 6  | depuis le do                         | 47 50  |
| do                                      | A. McDonald     | En voiture      | 3      | 2  | do                                   | 45 00  |
| Bornish et Sable                        | A. Chartrand    | Facultatif      | 14     | 1  | do                                   | 29 00  |
| Borromée et Orleans                     | J. Beauty       | Cheval ou voit. | 14     | 1  | do                                   | 85 00  |
| Bosking et Minden                       | J. G. Hollis    | Facultatif      | 3      | 2  | do                                   | 50 00  |
| Bosworth et Riverbank                   | P. McBayne      | do              | 5 1/2  | 2  | do                                   | 100 00 |
| Botsny et Thameville                    | A. McArthur     | En voiture      | 9      | 3  | do                                   | 313 00 |
| Bothwell et Glacban                     | T. J. Elliott   | Facultatif      | 9      | 6  | do                                   | 80 00  |
| Bothwell et Florence                    | W. Lynch        | Cheval ou voit. | 18     | 2  | do                                   | 65 00  |
| Bothwell et Moravian Town               | J. Lynch        | do              | 18     | 2  | (jusqu'au 30 sept. 1886)             | 100 00 |
| Boulter et Combermere                   | M. McLean       | Facultatif      | 22 1/2 | 3  | depuis le do                         | 150 00 |
| do                                      | do              | do              | 22 1/2 | 3  | depuis le do                         | 131 46 |
| Boulter et L'Amable                     | W. H. Phaney    | En voiture      | 2      | 2  | (jusqu'au 30 sept. 1886)             | 101 00 |
| do                                      | J. Davis        | Facultatif      | 2      | 3  | do                                   | 48 65  |
| Bourdeau et Spruce Dale                 | J. McUrae       | En voiture      | 22     | 6  | (jusqu'au 31 janv. 1887)             | 59 24  |
| Bowesville et station de chemin de fer  | do              | do              | 22     | 6  | depuis le do                         | 147 75 |
| Bowling Green et Laurel                 | C. W. Lint      | Cheval ou voit. | 7      | 3  | do                                   | 80 00  |
| Bowmanville et Casarea                  | H. Hamilton     | En voiture      | 12     | 6  | do                                   | 143 00 |
| do                                      | J. Moore        | do              | 7      | 1  | (jusqu'au 31 déc. 1886)              | 80 00  |
| Bowmanville et Courtois                 | H. Hamilton     | do              | 12     | 6  | do                                   | 375 00 |
| Bowmanville et Tyrone                   | J. T. Harvie    | do              | 26     | 1  | Partie de la saison 1886             | 18 00  |
| Bracebridge et Fraserburg               | H. Clifford     | Facultatif      | 3      | 3  | do                                   | 29 70  |
| Bracebridge et Huntsville               | A. R. Cameron   | do              | 3      | 3  | do                                   | 27 51  |
| Bracebridge et Muskoka Falls            | C. Kaye         | do              | 3      | 3  | 3 mois 29 jrs. (dep. le 3 déc. '86)  | 82 00  |
| do                                      | O. McHally      | do              | 20     | 2  | Part. des saisons 1886-86 et 1886-87 | 91 30  |
| Bracebridge et Point Kaye               | G. Samner       | do              | 3      | 12 | 3 mois 26 jrs. (dep. le 6 déc. '86)  | 12 00  |
| Bracebridge et station de chemin de fer | J. Killen       | do              | 6      | 9  | do (jusqu'au 31 déc. 1886)           | 51 00  |
| Bracebridge et Ziska                    | T. J. Davidson  | do              | 4      | 2  | Saison de 1886                       | 31 50  |
| Bracebridge et Port-Garing              | J. Alder        | do              | 2 1/2  | 6  | do                                   | 80 00  |
| Bracadou et Yorkville                   | J. McHerrrott   | En voiture      | 9 et 6 | 24 | do                                   | 75 00  |
| Bradford et station de chemin de fer    | do              | do              | 5      | 12 | do                                   | 325 00 |
| Bradford, Bond Herd et Newton Robson    | W. Bradshaw     | do              | 5      | 12 | do                                   | 65 00  |
| Bradshaw et Brigden                     | J. Gillies      | A pied          | 1      | 12 | do                                   | 50 00  |
| Brasside et station de chemin de fer    | do              | do              | 1      | 12 | do                                   | 50 00  |



ETAT N° 2, A—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                             | Nom de l'entrepreneur. | Moë de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période. | Montant. |
|--|------------------------|-------------------|---------------------|--------------------------------|----------|----------|
|  |                        |                   |                     |                                |          | \$ cts.  |
| Brûlé Lake et Uplands                        | J. W. Gues             | Facultatif        | 8 1/2               | 1                              | 12 mois  | 56 00    |
| Bramley et station de chemin de fer          | J. Gordon              | do                | 4 1/2               | 12                             | do       | 50 00    |
| Brampton et Huttonville                      | C. Brooks              | do                | 3                   | 3                              | do       | 28 00    |
| Brampton et Nottenville                      | J. Norton              | do                | 3                   | 3                              | do       | 50 00    |
| do   | A. J. Hood             | do                | 3                   | 12                             | do       | 44 25    |
| Brampton et station de chemin de fer         | do                     | do                | 3                   | 12                             | do       | 25 00    |
| do   | do                     | do                | 3                   | 12                             | do       | 40 00    |
| Brandy Oreek et station de chemin de fer     | J. Wintermute          | En voiture        | 14                  | 12                             | do       | 364 00   |
| Branford et Langford                         | R. Carrin              | Cheval ou voit.   | 8                   | 6                              | do       | 70 00    |
| do   | T. Heriman             | do                | 8                   | 6                              | do       | 98 00    |
| do   | W. Reed                | En voiture        | 12                  | 3 et 6                         | do       | 21 26    |
| do   | G. Laus jun            | do                | 12                  | 3 et 6                         | do       | 410 56   |
| do   | A. N. Beecham          | do                | 1                   | 48 et 54                       | do       | 848 00   |
| Branford et station de chemin de fer         | W. P. Croome           | Diligence         | 24                  | 2                              | do       | 5 00     |
| do   | C. Bray                | A pied            | 3 1/2               | 6                              | do       | 90 00    |
| Bray's Crossing et traverse du chemin de fer | C. Campbell            | Facultatif        | 9                   | 3                              | do       | 155 83   |
| Breathane et Lochinvar                       | E. Vickers             | do                | 5 1/2               | 3                              | do       | 120 00   |
| Brechin et Dalrymple                         | C. Martin              | do                | 1                   | 12                             | do       | 90 00    |
| Brechin et Evansvale                         | S. Luck                | do                | 1                   | 12                             | do       | 50 00    |
| Brechin et station de chemin de fer          | J. O'Connell           | do                | 8                   | 12                             | do       | 56 25    |
| Brewood et station de chemin de fer          | A. Hoch                | do                | 8                   | 6                              | do       | 187 50   |
| do   | do                     | do                | 16                  | 3                              | do       | 197 00   |
| Brewster et Parkhill                         | F. Gratton             | En voiture        | 1                   | 3                              | do       | 51 52    |
| Brigden et station de chemin de fer          | J. Armstrong           | Facultatif        | 6 et 1/2            | 12                             | do       | 21 50    |
| do   | do                     | do                | 20                  | 6 et 12                        | do       | 239 00   |
| Bright et Washington, etc                    | A. Gauzka              | En voiture        | 6 et 1/2            | 6                              | do       | 468 00   |
| Brighton et Campbellford                     | J. Weese               | do                | 4                   | 6                              | do       | 195 00   |
| Brighton et Lovell                           | W. Rato                | Facultatif        | 4                   | 3                              | do       | 40 00    |
| Brasane et Newbridge                         | J. W. Burt             | Diligence         | 4                   | 2                              | do       | 40 00    |
| Brougham et Markham                          | T. Alexander           | Facultatif        | 1 1/2               | 6                              | do       | 50 00    |
| Britton et Hammond                           | do                     | do                | 2                   | 6                              | do       | 325 07   |
| Britton et station de chemin de fer          | D. H. Lyon             | do                | 1                   | 24                             | do       | 12 50    |
| Brookville et Morrisvile, E.-U.              | W. Curry               | En voiture        | 1                   | 7                              | do       | 284 40   |
| Brookville et station de chemin de fer       | J. Oavanagh            | Cheval ou voit.   | 1                   | 12                             | do       | 44 00    |
| do   | R. Latham              | A pied            | 3 1/2               | Tel q. req.                    | do       | 100 00   |
| Brookville et Sherwood Springs               | J. McKenney            | do                | 3 1/2               | 12                             | do       | 100 00   |
| Brookville et boîtes aux lettres des rues    | do                     | do                | 3 1/2               | 12                             | do       | 100 00   |

| Nom de la route.                                   | Nom de l'entrepreneur. | Moë de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période. | Montant. |
|--|------------------------|-------------------|---------------------|--------------------------------|----------|----------|
|  |                        |                   |                     |                                |          | \$ cts.  |
| Brockville et Westport                             | R. W. et T. Copeland   | En voiture        | 44                  | 6                              | do       | 984 00   |
| Brockville—ch. de fer du Pacifique et Grand-Tronc. | J. Cavanaugh           | A pied            | 20 vgs.             | Tel q. req.                    | do       | 370 00   |
| Bronte et station de chemin de fer                 | J. McDonnell           | Facultatif        | 1 1/2               | 12                             | do       | 125 20   |
| Bronte Station et Palermo                          | G. Sargent             | do                | 3                   | 6                              | do       | 157 50   |
| do   | A. Coffee              | do                | 3                   | 6                              | do       | 47 50    |
| Brooke et Manion                                   | J. Conlon              | Cheval ou voit.   | 7                   | 1                              | do       | 60 00    |
| Brookfield Station et station de chemin de fer     | M. M. Topp             | Facultatif        | 2                   | 6                              | do       | 12 50    |
| Brookholm et Owen-Sound                            | J. Mills               | do                | 2                   | 3                              | do       | 56 25    |
| do   | do                     | do                | 2                   | 3                              | do       | 50 00    |
| Brookholm et Shoultice                             | T. Skinner             | En voiture        | 7                   | 1                              | do       | 70 00    |
| Brooklin et station de chemin de fer               | R. D. Hay              | Facultatif        | 1                   | 12                             | do       | 13 33    |
| Brookside et Stratford                             | J. Forbes              | En voiture        | 14                  | 2                              | do       | 45 00    |
| Brotherston et Newbridge                           | M. Brothers            | Facultatif        | 2                   | 12                             | do       | 275 00   |
| Brougham et Markham                                | F. G. Percy            | do                | 12                  | 6                              | do       | 220 00   |
| Brougham et Whitby                                 | J. Scott               | do                | 12                  | 6                              | do       | 30 00    |
| Brown Hill et Ravenshoe Station.                   | J. W. Dixon            | A pied.           | 80 vgs.             | 12                             | do       | 84 56    |
| Brucefield et station de chemin de fer             | C. Hendrickson         | Facultatif        | 4                   | 12                             | do       | 200 00   |
| Bruce Mines et Coochburn Island                    | J. Robinson            | do                | 16                  | 1                              | do       | 104 00   |
| Bruce Mines et Desart.                             | E. Bennett             | Cheval ou voit.   | 9                   | 1                              | do       | 80 00    |
| Bruenell et Goshle                                 | E. Ring                | do                | 13                  | 1                              | do       | 125 00   |
| Bruner et station de chemin de fer                 | J. Aitridge            | Facultatif        | 3                   | 2                              | do       | 30 00    |
| Bruswick et station de chemin de fer               | L. Patterson           | do                | 5                   | 6                              | do       | 60 00    |
| Brussels et Oranbrook                              | V. Gramm               | En voiture        | 5                   | 6                              | do       | 200 00   |
| Bulger et station de chemin de fer                 | R. et S. Beattie       | Facultatif        | 3                   | 12                             | do       | 125 00   |
| Bulger et Bulger's Corners                         | T. Gorman              | do                | 3                   | 12                             | do       | 12 00    |
| Burford et Cathcart, etc                           | R. French              | do                | 8 et 1/2            | 3 et 6                         | do       | 174 00   |
| Burgess Corners et Douglas                         | W. Whitehaw            | do                | 5                   | 6                              | do       | 147 00   |
| Burgessville et Newark                             | C. H. Flood            | En voiture        | 5                   | 6                              | do       | 60 00    |
| do   | M. Springer            | do                | 5                   | 6                              | do       | 180 00   |
| Burgessville et Oriel                              | W. B. Semerville       | do                | 8                   | 3                              | do       | 130 00   |
| Burgessville et station de chemin de fer           | E. W. Burgess          | Facultatif        | 1                   | 12                             | do       | 50 08    |
| Burk's Falls et Denville                           | J. Nichols             | do                | 9 1/2               | 3                              | do       | 75 03    |
| Burk's Falls et Hartell                            | J. Duke                | do                | 15 1/2              | 3                              | do       | 173 00   |
| Burk's Falls et Hunsiville                         | W. H. Trimmer          | do                | 28                  | 3                              | do       | 225 00   |
| Burk's Falls et Magnetawan                         | R. H. Meznies          | do                | 16                  | 3                              | do       | 232 00   |
| Burk's Falls et station de chemin de fer           | H. Meznies             | do                | 1                   | 3                              | do       | 25 00    |
| Burk's Falls et South River                        | H. Tripp               | En voiture        | 22                  | 3                              | do       | 450 00   |
| Burlington et Port Nelson                          | W. Bamford             | Facultatif        | 1 1/2               | 6                              | do       | 90 00    |
| Burlington et station de chemin de fer             | H. Bray                | do                | 1 1/2               | 12                             | do       | 87 23    |
| Burlington Beach et station de chemin de fer       | J. Hughes              | do                | 1                   | 12                             | do       | 64 90    |
| Burlington Station et Zimmerman                    | D. W. Bowman           | En voiture        | 8 1/2               | 6                              | do       | 154 00   |
| do   | do                     | do                | 9                   | 6                              | do       | 163 00   |
| Burnaby et station de chemin de fer                | D. B. Schooley         | Facultatif        | 2                   | 3                              | do       | 13 75    |
| do   | W. A. Kinnard          | do                | 2                   | 3                              | do       | 37 50    |
| Burnbrae et station de chemin de fer               | J. Mine                | En voiture        | 5                   | 6                              | do       | 126 75   |
| do   | A. T. Donald           | do                | 5                   | 6                              | do       | 39 75    |
| Burnbrae et Stanwood                               | A. E. Locks            | Cheval ou voit.   | 10 1/2              | 2                              | do       | 91 61    |
| Burnley et Casleton                                | D. Welton              | do                | 8                   | 3                              | do       | 120 00   |

ETAT N° 2, A—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                               | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                            | Montant. |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|-------------------------------------|----------|
| Burnt River et Pettie's Station                | S. Moore               | Facultatif         | 2 1/2               | 6                              | 12 mois                             | \$ 80 00 |
| Bury's Green et Fell's Station                 | J. Fell                | do                 | 2 1/2               | 2                              | 12 do                               | 46 80    |
| Byng Inlet et French River                     | J. Lamardin            | A pied             | 25                  | 2 fois p.m.                    | Part. des sais., 1885-86 et 1886-87 | 54 00    |
| Byron et London                                | J. Charles             | Facultatif         | 65 1/2              | 2                              | do                                  | 368 00   |
|  |                        |                    | 6                   | 2                              | 12 mois                             | 160 00   |
| Cadmus et Cartwright                           | T. W. Robertson        | do                 | 2 1/2               | 6                              | 12 do                               | 80 00    |
| Cahore et Cryslar                              | S. Johnson             | do                 | 4                   | 3                              | do (dep. le 1er mars 1887)          | 5 17     |
| Caistorville et Winona                         | J. Williams            | do                 | 20                  | 3                              | 12 do                               | 245 00   |
| Calabogie et High Falls                        | T. Dillon              | do                 | 7                   | 1                              | 12 do                               | 43 08    |
| Calabogie et station de chemin de fer          | T. Dillon              | do                 | 2 1/2               | 6                              | 12 do                               | 58 00    |
| Calabogie et station de chemin de fer          | H. G. Jones            | do                 | 2 1/2               | 3                              | 12 do                               | 55 00    |
| Calderwood et station de chemin de fer         | A. Calder              | En voiture         | 3 1/2               | 3                              | 12 do                               | 80 00    |
| Calderwood et station de chemin de fer         | N. Patterson           | (cheval ou voit.)  | 4                   | 6                              | 12 do                               | 190 00   |
| Calderwell et Caledon                          | W. C. Caldwell         | Facultatif         | 4 1/2               | 12                             | 12 do                               | 85 00    |
| Calderwell's Mills et station de chemin de fer | V. Patterson           | Cheval ou voit.    | 4 1/2               | 3                              | 12 do                               | 81 00    |
| Caledon et station de chemin de fer            | B. Ingalsby            | do                 | 4 1/2               | 18                             | 12 do                               | 100 00   |
| Caledon East et Lockton                        | E. Wig                 | En voiture         | 11                  | 6                              | 12 do                               | 410 00   |
| Caledonia et Cayuga                            | J. Atkinson            | Facultatif         | 6                   | 6                              | 12 do                               | 45 00    |
| Caledonia et Conboyville                       | S. Arvell              | do                 | 6                   | 2                              | 9 do (jusqu'au 31 déc. 1886)        | 17 50    |
| do   | F. Drewon              | En voiture         | 3                   | 3                              | do                                  | 112 00   |
| Caledonia et North Seneca                      | P. McMillen            | do                 | 3 1/2               | 6                              | 12 do                               | 180 00   |
| Caledonia et station de chemin de fer          | J. A. Beaver           | Facultatif         | 4                   | 2                              | 9 do (depuis le 1er juil. 1886)     | 156 00   |
| Caledonia et Six Nations                       | W. K. Cross            | Cheval ou voit.    | 9                   | 3                              | 12 do                               | 37 50    |
| Caledonia Springs et L'Original                | J. Lacombe             | do                 | 9                   | 3                              | 12 do                               | 52 00    |
| do   | T. Steele              | do                 | 10                  | 6                              | Saison, 1886                        | 10 03    |
| do   | C. McPonnell           | do                 | 2 1/2               | 3                              | 3 mois 26 jrs (sep. le 6 déc. '86)  | 17 80    |
| Callendar et station de chemin de fer          | R. Moffat              | Facultatif         | 8 et 10 1/2         | 3                              | 12 do                               | 89 00    |
| Callon et Mount Salem                          | J. Ryan                | Cheval ou voit.    | 4                   | 3                              | 12 do                               | 300 00   |
| Cambrey, Lindsay et station de chemin de fer   | E. Cameron             | do                 | 6 1/2               | 3                              | 12 do                               | 120 00   |
| Cameron et station de chemin de fer            | A. Cameron             | Facultatif         | 200 vgs.            | 12                             | 12 do                               | 50 08    |
| Cameron et station de chemin de fer            | J. Heaton              | do                 | 6 1/2               | 12                             | 12 do                               | 96 00    |
| Camerontown et station de fer                  | T. Sanderson           | Cheval ou voit.    | 6 1/2               | 2                              | 12 do                               | 80 00    |
| Camerontown et Summerstown                     | R. Blain               | do                 | 9                   | 2                              | 12 do                               | 75 00    |
| Camilla et Granger                             | A. Smith               | En voiture         | 70 pds.             | 3                              | 12 do                               | 156 00   |
| Camilla et Whitington                          |                        | Facultatif         |                     | 6                              | 12 do                               | 35 00    |
| Camlachie et Hillsborough                      |                        | A pied             |                     |                                |                                     |          |
| Campbellcroft et station de chemin de fer      |                        |                    |                     |                                |                                     |          |

|   |                 |                 |                |          |    |        |
|---|-----------------|-----------------|----------------|----------|----|--------|
| Campbell's Cross, Osheltenham et stat. de ch. de fer. | S. J. Reaney    | Cheval ou voit. | 1 1/2 et 1 1/2 | 12 et 6  | 12 | 495 00 |
| Camplin et Godolphin                                  | C. Aggett       | do              | 5              | 2        | 7  | 43 42  |
| Campbellford et station de chemin de fer              | J. N. Kent      | Voiture         | 4 1/2          | 12       | 6  | 28 25  |
| do  | S. J. Potter    | do              | 6 1/2          | 12       | 6  | 46 80  |
| Campbellton et West Lorne                             | J. Martin       | Cheval ou voit. | 4              | 3        | 12 | 190 00 |
| Campbellville et station de chemin de fer             | S. R. Lister    | A pied          | 6 1/2          | 6        | 12 | 50 00  |
| Campbellville Station et Nassagawey                   | J. Easterbrook  | Facultatif      | 5 1/2          | 3        | 12 | 200 00 |
| Campden et Rosedale                                   | J. B. Grobb     | Cheval ou voit. | 4 et 2 1/2     | 6 et 3   | 12 | 130 00 |
| Canboro', Canfield et Warner                          | H. Robbins      | do              | 4              | 12       | 12 | 135 00 |
| Canfield et Darling Road                              | J. Switzer      | do              | 1 1/2          | 12       | 12 | 85 00  |
| Canfield et station de chemin de fer                  | H. Oliver       | Cheval ou voit. | 4 1/2          | 6        | 12 | 62 60  |
| Canning et Paris Station                              | G. Newton       | Voiture         | 10             | 3        | 12 | 165 83 |
| Cannington et P. S. Day                               | R. J. Harwood   | Facultatif      | 15             | 24       | 12 | 148 00 |
| Cannington et station de chemin de fer                | W. D. Bell      | do              | 10             | 2        | 12 | 60 00  |
| Cape Croker et Coby's Bay                             | R. Cox          | En diligence    | 4              | 2        | 12 | 200 00 |
| Cape Rich et St. Andrew                               | F. Hyndman      | Cheval ou voit. | 13             | 3        | 12 | 120 00 |
| Cardinal et Hyndman                                   | A. A. Baldwin   | Facultatif      | 1              | 14       | 7  | 20 83  |
| Cardinal et station de chemin de fer                  | W. Sutt         | do              | 1              | 14       | 7  | 200 00 |
| do  | H. Gargill      | do              | 1              | 12       | 11 | 46 80  |
| do  | C. W. Keeling   | do              | 6 1/2          | 12       | 1  | 20 80  |
| Cargill et station de chemin de fer                   | O. Jones        | Voiture         | 9              | 37 et 48 | 12 | 88 00  |
| do  | R. Blair        | do              | 8 1/2          | 3        | 12 | 155 00 |
| do  | R. Garwood      | Facultatif      | 12 1/2         | 3        | 12 | 320 60 |
| do  | J. Smith        | do              | 11             | 1        | 12 | 65 00  |
| do  | W. Young        | Voiture         | 4              | 3        | 12 | 148 16 |
| do  | L. Lonsinger    | do              | 4              | 3        | 12 | 110 00 |
| Carlsruhe et traverse de chemin de fer                | C. Lachand      | Cheval ou voit. | 4              | 2        | 9  | 30 00  |
| Carmanville et Enterprise                             | H. A. McNaught  | En diligence    | 4              | 2        | 9  | 60 00  |
| Carmanucek et Monkton                                 | A. Campbell     | do              | 4              | 3        | 12 | 15 00  |
| do  | N. Smith        | Facultatif      | 3              | 3        | 12 | 75 00  |
| Carp et Elm   | J. Goombs       | Cheval ou voit. | 2 1/2          | 6        | 12 | 80 00  |
| Carrville et North Gover                              | A. Eastman      | Facultatif      | 3 1/2          | 2        | 12 | 60 00  |
| Carswell et station de chemin de fer                  | D. Carswell     | Cheval ou voit. | 3              | 2        | 11 | 53 00  |
| do  | L. Smith        | Facultatif      | 3              | 2        | 11 | 40 33  |
| do  | do              | do              | 3              | 3        | 1  | 5 50   |
| Cartier et station de chemin de fer                   | P. J. O'Meara   | do              | 20 pds.        | 12       | 6  | 5 00   |
| do  | C. Sanders      | do              | 20 pds.        | 12       | 4  | 3 33   |
| do  | W. Bartley      | do              | 4              | 2        | 9  | 37 50  |
| Cartwright et Purple Hill                             | do              | do              | 4              | 2        | 3  | 13 75  |
| do  | J. J. Cashion   | Cheval ou voit. | 13             | 3        | 12 | 253 00 |
| Cashion's Glen et Cornwall                            | W. Cotton       | Voiture         | 7              | 6        | 12 | 100 00 |
| Cashtown et Creemore                                  | E. Coriar       | Cheval ou voit. | 11             | 6        | 6  | 165 00 |
| Casselman et Cryslar                                  | do              | do              | 11             | 6        | 6  | 89 50  |
| do  | R. A. Casselman | Facultatif      | 8 1/2          | 12       | 12 | 27 00  |
| Casselman et station de chemin de fer                 | S. Robertson    | Voiture         | 8 1/2          | 3        | 12 | 207 48 |
| Casels et station de chemin de fer                    | J. Warnock      | Cheval et voit. | 2              | 6        | 12 | 200 00 |
| Caselsford et station de chemin de fer                |                 |                 |                |          |    |        |

ETAT N° 2, A.—*Suite*.  
DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                          | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                       | Montant. |
|---|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|--------------------------------|----------|
|   |                        |                    |                     |                                |                                | \$ cts.  |
| Castlemore et Kleinburg Station           | R. Douglas             | Cheval ou voit.    | 14 a. et r.         | 6                              | 12 mois                        | 264 00   |
| Oatcrack et station de chemin de fer      | T. Behs                | Facultatif         | 2                   | 12                             | do (jusqu'au 31 déc. 1886)     | 53 11    |
| do  | J. Howard              | do                 | 1                   | 12                             | do                             | 16 25    |
| Cayuga et Dean's Station                  | E. Whig                | En voiture         | 2 et r.             | 6                              | 12 do                          | 87 64    |
| Cayuga et station de chemin de fer        | J. Shipway             | Cheval ou voit.    | 3                   | 6 et 12                        | do                             | 230 00   |
| Cayuga et Gypsum Mines                    | M. Thompson            | do                 | 4                   | 6                              | 12 do                          | 115 54   |
| Cayuga et Kohler                          | J. Booker              | do                 | 4                   | 3                              | 12 do                          | 80 00    |
| Cayuga et Upper                           | A. Vashinger           | En voiture         | 12                  | 3                              | 12 do                          | 145 00   |
| Ceccebe et vapeur                         | W. A. Cowan            | Facultatif         | 1                   | 25                             | Saison, 1886                   | 12 80    |
| Cedar Dale et station de chemin de fer    | W. Coleman             | do                 | 1                   | 2                              | 12 do                          | 80 00    |
| Cedar Hill et Pakenham                    | S. Connerly            | Cheval ou voit.    | 1                   | 6                              | 12 do                          | 200 00   |
| Centralia et Mooresville                  | R. Handford            | Facultatif         | 1                   | 6                              | 12 do                          | 200 00   |
| Centralia et station de chemin de fer     | J. Clark               | do                 | 1                   | 3                              | 6 do (jusqu'au 30 sept. 1886)  | 96 50    |
| Centerton et Grafion                      | C. Lean                | Cheval ou voit.    | 1                   | 3                              | 6 do                           | 81 50    |
| do  | W. Roberts             | do                 | 1                   | 2                              | 12 do                          | 70 00    |
| do  | M. Doyle               | Facultatif         | 1                   | 6                              | 12 do                          | 100 00   |
| Chaffey Locks et Elgin                    | T. Field               | do                 | 1                   | 1                              | 12 do                          | 30 00    |
| Chalk river et station de chemin de fer   | H. Caldwell            | Cheval ou voit.    | 1                   | 6                              | 12 do                          | 150 00   |
| Chandos et Clydesdale                     | A. Elliott             | En voiture         | 1                   | 6                              | 12 do                          | 37 50    |
| Chantry et Philipsville                   | T. A. Austin           | Facultatif         | 3                   | 12                             | 9 do (dep. le 1er juill. 1886) | 78 50    |
| Chapleau et station de chemin de fer      | A. Chapman             | do                 | 4                   | 2                              | 12 do                          | 56 00    |
| Chapman et Stoco                          | W. J. Brown            | do                 | 2                   | 3 et 6                         | 12 do (moins l'amende)         | 474 00   |
| Chard et Pendleton                        | G. Robb                | En voiture         | 2                   | 12                             | do                             | 55 00    |
| Charing Cross et Comber, etc              | M. Doyle               | Cheval ou voit.    | 4                   | 12                             | do                             | 18 72    |
| Charing Cross et Doyle's                  | M. Harvey              | do                 | 1                   | 12                             | 3 do                           | 54 00    |
| Charing Cross et station de chemin de fer | J. Hunter              | do                 | 1                   | 2                              | 12 do                          | 70 00    |
| do  | J. Kavanagh            | do                 | 1                   | 2                              | 12 do                          | 45 48    |
| Charleston et Farmersville                | F. W. Holt             | En voiture         | 6                   | 6                              | 12 do                          | 190 00   |
| Charlton et Hracombe                      | P. Bourdeau            | Cheval ou voit.    | 6                   | 2                              | 12 do                          | 50 00    |
| Chatham et Dover, South                   | T. Prime               | do                 | 6                   | 2                              | 12 do                          | 50 00    |
| Chatham et Irwin                          | W. L. Bedford          | do                 | 6                   | 3                              | 12 do                          | 148 00   |
| Chatham et Louisville                     | A. Robinson            | Facultatif         | 5                   | 36 et 30                       | 12 do                          | 337 03   |
| Chatham et station de chemin de fer       | J. Zink                | Cheval ou voit.    | 5                   | 2                              | 12 do                          | 70 00    |
| Chatham et Van Horn                       | R. Williams            | Facultatif         | 9                   | 2                              | 12 do                          | 80 00    |
| Chatham et Williams                       | J. Smith               | do                 | 17                  | 3                              | 12 do                          | 280 00   |
| Chatsworth et Mooresburg                  | D. Rae                 | do                 | 17                  | 24                             | 12 do (moins l'amende)         | 149 26   |
| Chatsworth et station de chemin de fer    |                        | do                 | 17                  | 24                             | 12 do                          |          |

|  |                            |                 |             |    |                                 |        |
|--|----------------------------|-----------------|-------------|----|---------------------------------|--------|
| Chatsworth et Strathavon                       | J. Price                   | Facultatif      | 9           | 3  | 3 do (jusqu'au 30 juin 1886)    | 38 00  |
| do   | A. D. Lee                  | do              | 8           | 3  | 9 do                            | 102 00 |
| do   | W. C. Buchanan             | do              | 5           | 6  | 11 do (jusqu'au 30 avril 1886)  | 18 75  |
| Chatsworth et Williamsford                     | S. P. Morden               | do              | 3           | 6  | 11 do                           | 206 25 |
| Chatterton et Foxboro'                         | L. Brown                   | En voiture      | 16          | 2  | 12 do                           | 50 00  |
| Chatspside, Jarvis et station de chemin de fer | W. Hatch                   | Cheval ou voit. | 6           | 1  | 9 do                            | 288 00 |
| Cheddar et Deer Lake                           | J. Bidley                  | En voiture      | 19          | 1  | 9 do (jusqu'au 31 déc. 1886)    | 26 25  |
| Cheddar et Goodenham                           | do                         | do              | 19          | 1  | 3 do                            | 123 75 |
| Cheddar et Wilberforce                         | W. Riley and sur-<br>eties | Cheval ou voit. | 8           | 1  | 12 do                           | 48 75  |
| Chepstow et Dunkeld Station                    | C. Mullen                  | Facultatif      | 2           | 6  | 12 do                           | 40 00  |
| Cherry Valley et Point Peter                   | A. Gibson                  | Cheval ou voit. | 6           | 1  | 12 do                           | 130 00 |
| Cherry Valley et Salmon Point                  | S. E. Ketchum              | do              | 6           | 1  | 12 do                           | 37 00  |
| Cherrywood et Whitevale                        | S. Reesor                  | Facultatif      | 3           | 3  | 3 do                            | 48 00  |
| do   | M. R. Summerfeldt          | do              | 3           | 3  | 3 do (jusqu'au 30 juin 1886)    | 19 87  |
| Chesley et Oroncy                              | J. Grant                   | En voiture      | 6           | 3  | 9 do                            | 71 25  |
| do   | P. Kildie                  | do              | 3           | 3  | 9 do (jusqu'au 31 déc. 1886)    | 105 00 |
| do   | T. Strang                  | Facultatif      | 12          | 3  | 3 do                            | 24 25  |
| Chesley et station de chemin de fer            | T. R. Reed                 | do              | 12          | 3  | 3 do (jusqu'au 30 juin 1886)    | 12 50  |
| do   | W. Graham                  | do              | 3           | 12 | 3 do                            | 60 00  |
| do   | P. Jordan                  | Cheval ou voit. | 2           | 12 | do                              | 40 00  |
| Chesley et Scoon                               | A. Elliott                 | En voiture      | 8           | 2  | 12 do                           | 80 00  |
| Chesterville et Connaught                      | R. Casselman               | do              | 18          | 6  | 12 do                           | 142 00 |
| Chesterville et Morewood                       | O. Marion                  | Facultatif      | 1           | 6  | 12 do                           | 425 00 |
| Chesterville et Morrisburg                     | A. McLean                  | Cheval ou voit. | 3           | 2  | 12 do                           | 100 00 |
| Chesvalier et Stony Point                      | R. Wilson                  | En voiture      | 6           | 6  | 3 do (jusqu'au 30 juin 1886)    | 65 00  |
| Cherviot et Rivendale                          | J. Murphy                  | Facultatif      | 4           | 12 | 12 do                           | 75 00  |
| Chippew et Chutes Niagara                      | A. Yake                    | do              | 6           | 6  | 6 do                            | 460 00 |
| do   | T. Murock                  | Facultatif      | 4           | 12 | 9 do                            | 70 00  |
| Chiselhurst et Hensall                         | J. VanAllen                | do              | 2           | 2  | 12 do                           | 25 00  |
| Christie's Corners et Heckton                  | F. Pearce                  | do              | 2           | 12 | do                              | 45 00  |
| Christina et Mount Brydges                     | T. Sloan                   | do              | 2           | 12 | do                              | 220 00 |
| Churchill et Lefroy Station                    | T. A. Fogarty              | do              | 6           | 6  | 12 do                           | 80 00  |
| Churchville et station de chemin de fer        | J. Cossar                  | do              | 2           | 6  | 12 do                           | 35 00  |
| Clanbraye et station de chemin de fer          | W. McNarn                  | En voiture      | 7           | 6  | 12 do                           | 169 00 |
| Clanbraye et West McGillivray                  | J. T. Murphy               | Facultatif      | 4           | 12 | 12 do                           | 55 00  |
| Clareview et Erinville                         | A. Yake                    | do              | 19 a. et r. | 6  | 6 do (jusqu'au 30 sept. 1886)   | 125 20 |
| Claremont et Stonyville                        | J. Sellers                 | do              | 8           | 6  | 6 do                            | 156 50 |
| do   | R. A. Roe                  | En voiture      | 8           | 6  | 12 do                           | 240 00 |
| Clarence Creek et station de chemin de fer     | S. Chentier                | Cheval ou voit. | 7           | 3  | 9 do (jusqu'au 31 déc. 1886)    | 90 00  |
| Clarence Creek et The Brook                    | S. Ouellette               | do              | 5           | 2  | 9 do (depuis le 1er juil. 1886) | 37 50  |
| Clarence Creek et Lake                         | W. G. Cruzier              | En voiture      | 23          | 2  | 12 do                           | 400 00 |
| Clarendon Station et Plevna                    | S. J. Morgan               | Facultatif      | 6           | 12 | do                              | 181 52 |
| Clarke et Kendall                              | S. C. Rowe                 | En voiture      | 5           | 12 | 12 do                           | 200 32 |
| Clarke et station de chemin de fer             | J. S. G. Conklin           | Cheval ou voit. | 5           | 6  | 6 do (jusqu'au 30 sept. 1886)   | 74 00  |
| do   | S. C. Rowe                 | do              | 5           | 6  | 6 do                            | 94 00  |
| Clarksburg et Heathcote                        | J. S. G. Conklin           | Facultatif      | 12          | 2  | 12 do                           | 145 00 |
| Clarksburg et Redwing                          | S. C. Rowe                 | Cheval ou voit. | 13          | 24 | 12 do                           | 124 00 |
| Clarksburg et Thornbury Station                |                            | do              | 13          | 24 | 12 do                           |        |

ÉTAT N° 2, A—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                            | Nom de l'entrepreneur.            | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                       | Montant. |
|---|-----------------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|--------------------------------|----------|
|   |                                   |                    |                     |                                |                                | \$ cts.  |
| Clarkson et station de chemin de fer.       | W. W. Clarkson.                   | Facultatif         | 1 1/2               | 6                              | 12 mois                        | 25 00    |
| Clavering et station de chemin de fer       | M. D. Devitt                      | do                 | 6                   | 12                             | 9 do (jusqu'au 31 déc. 1886)   | 37 50    |
| do  | A. Bennett.                       | do                 | 6                   | 12                             | 3 do do                        | 15 00    |
| do  | G. McFarlane.                     | do                 | 6                   | 12                             | 3 do do                        | 100 00   |
| Clayton et Rosetta.                         | P. Guthrie.                       | Cheval ou voit.    | 14                  | 3                              | 12 do                          | 168 00   |
| Clayton et Tatlook.                         | G. Mansley                        | En voiture.        | 5                   | 2                              | 12 do                          | 65 00    |
| Cleat Creek et Cullus.                      | J. C. Walls                       | Facultatif         | 6 1/2, 3 1/2 h.     | 1 et 2                         | 12 do                          | 50 00    |
| Cleavelands et Craigie Lea.                 | F. Gordon                         | Cheval ou voit.    | 6                   | 2                              | 12 do                          | 60 00    |
| Clifford et Huntingfield.                   | W. J. Holladay.                   | Facultatif         | 16                  | 6                              | 12 do                          | 156 00   |
| Clifford et Lakelet.                        | C. W. Hunt                        | Cheval ou voit.    | 4                   | 12                             | 12 do                          | 130 00   |
| Clifford et Mount Forest.                   | K. M. Walton.                     | do                 | 4                   | 48                             | 12 do                          | 100 00   |
| Clifford et station de chemin de fer.       | J. Cunningham.                    | do                 | 8                   | 3                              | 12 do                          | 375 60   |
| Clinton et station de chemin de fer         | L. R. McDonald.                   | Cheval ou voit.    | 2 1/2 et 6 1/2      | 4 et 3                         | 12 do                          | 156 00   |
| Clontarf et Pymount.                        | H. Coleman                        | do                 | 8                   | 2                              | 12 do                          | 237 00   |
| Clover Hill, Cookstown et Egbert.           | T. Tapping, jeune.                | do                 | 9 1/2               | 1                              | 4 do (jusqu'au 31 juil. 1886)  | 26 66    |
| Cloyne et Harding.                          | P. Neale                          | Facultatif         | 12                  | 1                              | 8 do do                        | 66 66    |
| Cloyne et Harlowe.                          | B. Clarke                         | do                 | 16                  | 1                              | 4 do do                        | 16 66    |
| Cloyne et Harlowe, etc.                     | J. R. Perry                       | Cheval ou voit.    | 13                  | 6                              | 12 do (jusqu'au 31 juil. 1886) | 440 00   |
| Cloyne et Perry.                            | O. A. Spracer                     | do                 | 5 1/2               | 2                              | 12 do                          | 49 48    |
| Cloyne et Scouten.                          | M. Barber, jeune                  | Facultatif         | 3 1/2               | 12                             | 12 do                          | 50 00    |
| Cobbie Hill et Evelyn.                      | J. Ross                           | En voiture.        | 18                  | 3                              | 12 do                          | 304 00   |
| Cobden et station de chemin de fer.         | C. W. Boland                      | Cheval ou voit.    | 16                  | 3                              | 12 do                          | 234 00   |
| Cobden Station et Eganville.                | H. Edwards                        | En voiture.        | 23                  | 6                              | 6 do                           | 525 00   |
| Coboconk et Lorne Fenelon.                  | A. Hume                           | do                 | 28                  | 6                              | 6 do                           | 487 50   |
| Coboconk et Lorneville.                     | T. Leary                          | Facultatif         | 24                  | 6                              | 12 do                          | 575 00   |
| do  | Hamilton et Mulholland (cautions) | do                 | 16                  | 6                              | 6 do (jusqu'au 30 sept. 1886)  | 237 24   |
| Coboconk et Minden.                         | W. Wellwood                       | do                 | 16                  | 6                              | 6 do do                        | 224 00   |
| Cobourg et Harwood.                         | A. G. Macdonald                   | do                 | 20                  | 6                              | 12 do                          | 500 00   |
| do  | (caution)                         | do                 | 8                   | 1                              | 12 do                          | 40 00    |
| Cobourg et Rosemeath                        | G. Orr                            | En voiture.        | 7 1/2               | 1                              | 6 do                           | 30 00    |
| Coe Hill Mines et Faraday.                  | J. A. Rosebush                    | Cheval ou voit.    | 41                  | 3                              | 4 do (depuis le 1er oct. 1886) | 240 00   |
| Coe Hill Mines et Glen Alta.                | R. Simmons                        | do                 | 7                   | 4                              | 4 do do                        | 33 33    |
| Coe Hill Mines et Madoc.                    | R. H. Waddington                  | Facultatif         | 7                   | 1                              | 6 do (depuis le 1er oct. 1886) | 20 00    |
| Coe Hill Mines et station de chemin de fer. | J. McGregor                       | Cheval ou voit.    | 7                   | 1                              | 6 do                           | 207 00   |
| Coe Hill Mines et The Ridge.                |                                   | do                 | 7                   | 1                              | 6 do                           | 800 00   |

|   |                     |                 |          |    |                                    |        |
|---|---------------------|-----------------|----------|----|------------------------------------|--------|
| Colborne et Dundonald                     | S. Robins           | do              | 7        | 6  | 12 do                              | 207 00 |
| Colborne et Hastings                      | J. S. Yeoman        | En voiture      | 25       | 6  | 12 do                              | 800 00 |
| Colborne et Lakeport                      | T. Conroy (caution) | do              | 2 1/2    | 12 | 12 do                              | 150 00 |
| Goldwater et Eady.                        | J. F. Moffat        | Facultatif      | 6        | 3  | 12 do                              | 75 00  |
| Goldwater et Lovring                      | S. Eplatt           | do              | 6        | 2  | 12 do                              | 90 00  |
| Goldwater et station de chemin de fer     | G. Digby            | do              | 10       | 24 | 12 do                              | 200 00 |
| Colman et station de chemin de fer        | J. Glenn            | do              | 10       | 6  | 12 do                              | 60 60  |
| Collingwood et Gibraltar.                 | D. Darroch          | En voitures     | 1        | 36 | 12 do                              | 52 00  |
| Collingwood et station de chemin de fer   | J. J. Loosee.       | do              | 18       | 12 | 12 do                              | 43 00  |
| Collin's Bay et station de chemin de fer. | H. Grandon          | Cheval ou voit. | 3        | 6  | 9 do (jusqu'au 31 déc. 1886)       | 153 40 |
| Collin's Inlet et Killarney               | L. Rysat            | Facultatif      | 3        | 6  | 9 do                               | 93 75  |
| Colpoys's Bay et Warton                   | W. W. Colwell       | do              | 100 pds. | 6  | 3 do                               | 28 75  |
| Colwell et station de chemin de fer.      | H. Whalley          | En voiture      | 9        | 12 | 12 do                              | 43 82  |
| Comber et Windfall                        | T. Sirang           | Facultatif      | 35       | 2  | 12 do                              | 73 95  |
| Combermo et Eganville.                    | M. Furlong          | En voiture      | 25       | 2  | 12 do                              | 100 00 |
| Combermo et Maynooh                       | P. J. Green         | Cheval ou voit. | 4        | 1  | 12 do                              | 300 00 |
| Comer et Vereker                          | D. Graveline        | Facultatif      | 9        | 1  | 12 do                              | 250 00 |
| Commanada et Resbale                      | A. O. Smith         | do              | 15       | 1  | 3 do                               | 75 00  |
| Commanada et Trout Creek Station          | J. et M. Corkery    | do              | 21       | 2  | 9 do                               | 15 00  |
| Conroy et station Saint-Paul              | J. Smith            | do              | 2 1/2    | 2  | 3 do                               | 93 90  |
| do  | J. Grady            | do              | 2 1/2    | 12 | 12 do                              | 75 00  |
| Consecon et station de chemin de fer      | C. A. Weeks         | do              | 1        | 6  | 12 do                              | 75 00  |
| Cooktown et station de chemin de fer      | H. Coleman          | do              | 1        | 6  | 12 do                              | 225 00 |
| Cookville et station de chemin de fer.    | C. R. Colwell       | do              | 8        | 6  | 9 do (jusqu'au 31 déc. 1886)       | 68 60  |
| Cookville Station et Sheridan.            | W. Conover          | do              | 8        | 6  | 9 do                               | 225 00 |
| do  | J. Jenkins          | do              | 6        | 6  | 12 do (jusqu'au 31 déc. 1886)      | 68 60  |
| Cookville Station et Summerville          | B. Morris           | Cheval ou voit. | 12       | 6  | 12 do                              | 120 00 |
| Cooper's Falls et Lewisham                | G. Taylor           | En voiture      | 12       | 2  | 12 do                              | 185 00 |
| Copetown et Okray                         | J. McCarthy         | Facultatif      | 5        | 6  | 13 do                              | 170 00 |
| Copetown et Petrolia                      | N. Heurdt           | do              | 3        | 6  | 13 do                              | 35 00  |
| Corbetton et station de chemin de fer.    | W. Moore            | do              | 24       | 3  | 12 do                              | 13 00  |
| Corinth et station de chemin de fer       | A. Lalonde          | do              | 7        | 3  | 12 do                              | 195 00 |
| Cornwall et station de chemin de fer      | J. Rivier           | En voiture      | 24       | 3  | 12 do                              | 349 00 |
| Cornwall et St. Andrews West.             | O. D. McKerscher    | do              | 12       | 3  | 12 do                              | 68 00  |
| Cornwall et Tayside.                      | D. McKay            | Facultatif      | 12       | 3  | 12 do                              | 175 00 |
| Cornwall Centre et Mile Road.             | T. E. Maxwell       | do              | 6        | 12 | 5 do 28 jrs. (lep. le 4 oct. '86)  | 37 33  |
| Corsora's Crossing et Head Lakes          | H. J. Miller        | do              | 7        | 2  | 12 do                              | 96 00  |
| Corswin et Nasagawya.                     | P. Little           | Cheval ou voit. | 23       | 6  | 12 do                              | 470 00 |
| Cotswold et Elora.                        | T. Bilen            | En voiture      | 16       | 2  | 12 do                              | 75 00  |
| Cottesloe et Norwood                      | C. Griffin          | do              | 19       | 6  | 12 do                              | 400 00 |
| Coulson et Orillia.                       | J. O'Connor         | do              | 16       | 6  | 12 do                              | 574 00 |
| Courtland et Port-Rowan.                  | W. Smith            | do              | 19       | 2  | 12 do                              | 80 00  |
| Courtland et station de chemin de fer.    | do                  | do              | 12       | 12 | 12 do                              | 20 00  |
| Courtright et station de chemin de fer.   | W. A. Cathcart      | Facultatif      | 8        | 12 | 12 do                              | 37 33  |
| Courtright et station de chemin de fer    | do                  | do              | 6        | 2  | 12 do 28 jrs. (lep. le 4 oct. '86) | 85 00  |
| Coval et Iona Station                     | M. McFarlane        | En voitures     | 6        | 2  | 12 do                              | 20 00  |

ETAT No 2, A—Suite.

DETAILS des paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                                   | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport.  | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                               | Montant. |
|--|------------------------|---------------------|---------------------|--------------------------------|--|----------|
| Craigleith et station de chemin de fer.....        | A. Fleming.....        | En voiture.....     | 1/2                 | 6                              | 12 mois                                | \$ 48 00 |
| Cranbrook et Monariff.....                         | V. Gramm.....          | Facultatif.....     | 4                   | 1                              | do                                     | 32 00    |
| Cranston et Dufferin Station.....                  | J. King.....           | do.....             | 4 1/2               | 3                              | (jusqu'au 31 août 1886)                | 30 83    |
| Cranston et station de chemin de fer.....          | do.....                | do.....             | 4 1/2               | 6                              | depuis le do                           | 81 67    |
| Cranworth et Portland.....                         | R. Hart.....           | do.....             | 6 1/2               | 1                              | do                                     | 25 00    |
| Crawford et Elmwood.....                           | H. McRae.....          | En voiture.....     | 9                   | 3                              | do                                     | 112 50   |
| do   | D. McKee.....          | do.....             | 9                   | 3                              | do                                     | 75 00    |
| Credit Forks et station de chemin de fer.....      | G. G. Smith.....       | Facultatif.....     | 1/2                 | 12                             | do                                     | 62 60    |
| do   | J. Jackson.....        | Cheval ou voit..... | 7                   | 3                              | do                                     | 140 00   |
| Greenore et Lavender.....                          | A. Gillespie.....      | Facultatif.....     | 1                   | 12                             | do                                     | 96 00    |
| Greenore et station de chemin de fer.....          | C. Storms.....         | do.....             | 19                  | 3                              | do                                     | 300 00   |
| Greve et Dugganong.....                            | M. Shackleton.....     | do.....             | 5                   | 1                              | do                                     | 23 83    |
| Grinan et West Lorne.....                          | A. McIntyre.....       | Cheval ou voit..... | 32                  | 2                              | do                                     | 75 00    |
| do   | R. S. Salisbury.....   | Facultatif.....     | 9                   | 3                              | (jusqu'au 30 sept. 1886)               | 63 00    |
| Crofton et Rossmore.....                           | S. J. Grobs.....       | Cheval ou voit..... | 9                   | 3                              | (jusqu'au 31 déc. 1886)                | 27 23    |
| do   | T. Links.....          | do.....             | 9                   | 6                              | depuis le do                           | 49 75    |
| do   | H. Crossland.....      | do.....             | 5                   | 2                              | do                                     | 60 00    |
| Crossland et Pheipaston.....                       | L. Phillips.....       | Facultatif.....     | 8                   | 3                              | (jusqu'au 31 déc. 1886)                | 87 00    |
| Croton et Dawn Mills.....                          | C. Barfoot.....        | do.....             | 6                   | 3                              | depuis le do                           | 25 00    |
| do   | W. T. Barfoot.....     | do.....             | 6                   | 6                              | do                                     | 56 25    |
| Cruikshank et Owen Sound.....                      | A. H. Billabough.....  | do.....             | 23                  | 6                              | do                                     | 499 00   |
| do   | W. T. Barfoot.....     | do.....             | 23                  | 1                              | (depuis le 1er nov. 1886)              | 10 83    |
| Gravel et Wales.....                               | A. H. Billabough.....  | En voiture.....     | 2                   | 12                             | do                                     | 125 00   |
| Gulston et Douglas.....                            | P. Oull.....           | Cheval ou voit..... | 2 1/2               | 6                              | (jusqu'au 31 déc. 1886)                | 37 50    |
| Cumberbund et station de chemin de fer.....        | J. Winsor.....         | En voiture.....     | 2                   | 6                              | depuis le do                           | 15 00    |
| Currie's Crossing et station de chemin de fer..... | W. D. Smith.....       | do.....             | 2                   | 6                              | do                                     | 100 00   |
| do   | do.....                | do.....             | 2                   | 3                              | do                                     | 170 00   |
| Curry Hill et Rivière Beaudette.....               | J. A. Curry.....       | do.....             | 4 1/2               | 6                              | do                                     | 17 86    |
| Cushing et Little Rideau.....                      | J. Little.....         | do.....             | 2 1/2               | 2                              | 5 jrs. (jusq. 5 déc. 1886)             | 20 00    |
| Cyprus et Novar.....                               | R. W. Nicholls.....    | Facultatif.....     | 2 1/2               | 3                              | do                                     | 23 77    |
| do   | do.....                | do.....             | 7                   | 1                              | 26 jrs. dep. le do                     |          |
| Cyprus et Swindon.....                             | J. Large.....          | En voiture.....     | 7                   | 8                              | do                                     |          |
| do   | do.....                | do.....             | 7                   | 1                              | 5 jrs. (jusq. 5 déc. 1886)             |          |
| Dacre et Gratian.....                              | A. J. Morrow.....      | do.....             | 6                   | 2                              | do                                     | 70 00    |
| Dacre et Griffith.....                             | A. Legree.....         | do.....             | 20                  | 2                              | (jusqu'au 30 sept. 1886, et arrérages) | 78 02    |
| do   | do.....                | do.....             | 20                  | 2                              | depuis le do                           | 100 00   |

|  |                            |                      |             |    |                           |        |
|--|----------------------------|----------------------|-------------|----|---------------------------|--------|
| Dacre et Mount St. Patrick.....                          | M. Sheedy.....             | Cheval ou voit.....  | 5           | 2  | do                        | 66 67  |
| Dacre et Renfrew.....                                    | G. Jamieson.....           | do.....              | 22          | 11 | (jusqu'au 31 jan. 1887)   | 375 00 |
| Dale et Ross Mount.....                                  | J. Hill.....               | do.....              | 24          | 2  | do                        | 50 00  |
| Dalkeith et Glen Robertson.....                          | D. McDonald.....           | En voiture.....      | 8           | 6  | do                        | 230 00 |
| Dalston et Orillia.....                                  | R. Hutchison.....          | Facultatif.....      | 40          | 6  | do                        | 485 00 |
| D'Arcy et Howe Island.....                               | C. Sughrue.....            | do.....              | 6           | 12 | do                        | 60 00  |
| Dartmoor et station de chemin de fer.....                | S. Duncan.....             | Cheval ou voit.....  | 2           | 12 | do                        | 10 00  |
| Darwin et Sebring.....                                   | J. Dunn.....               | do.....              | 3           | 12 | do                        | 70 00  |
| Dashwood et Parkhill.....                                | J. S. Witzel.....          | En voiture.....      | 16 1/2      | 6  | do                        | 439 00 |
| Davenport—Ch. de fer O. P. et ch. de fer N. et N.-O..... | Oh. de fer N. et N.-O..... | Cheval ou voit.....  | 50 vgs.     | 12 | do                        | 80 00  |
| Davenport et Fairbank.....                               | R. Raynor.....             | do.....              | 2 1/2       | 6  | (jusqu'au 31 déc. 1886)   | 48 00  |
| do   | D. M. Coombs.....          | do.....              | 2 1/2       | 9  | depuis le do              | 15 00  |
| Davenport et station de chemin de fer.....               | J. Green.....              | Facultatif.....      | 50 vgs.     | 12 | do                        | 10 00  |
| Davis' Mills et Pembroke.....                            | W. J. Leach.....           | do.....              | 8           | 1  | (depuis le 1er jan. 1887) | 11 25  |
| Dawn Mills et Dresden.....                               | L. V. Peters.....          | Cheval ou voit.....  | 4           | 6  | do                        | 160 00 |
| Day Mills et Thessalon.....                              | W. Harris, jun.....        | Facultatif.....      | 16          | 2  | (jusqu'au 30 juin 1886)   | 24 25  |
| do   | do.....                    | do.....              | 15          | 2  | depuis le do              | 87 00  |
| Decesville et station de chemin de fer.....              | C. Hagney.....             | do.....              | 300 vgs.    | 12 | do                        | 50 00  |
| Deemerton et Midway.....                                 | B. Ruland.....             | do.....              | 2 1/2       | 3  | do                        | 60 00  |
| Deerhurst et Gilford.....                                | M. Kneeshaw.....           | do.....              | 4 1/2       | 3  | do                        | 100 00 |
| Deer Lake et Leasfield.....                              | H. Palmatur.....           | Cheval ou voit.....  | 4 1/2       | 1  | (jusqu'au 30 juin 1886)   | 4 50   |
| do   | J. F. McMillan.....        | do.....              | 5           | 9  | depuis le do              | 18 00  |
| Deer Lake et London.....                                 | J. Charles.....            | En voiture.....      | 12          | 6  | do                        | 250 00 |
| Deer Lake et Tilsonburg.....                             | G. Reid.....               | Cheval ou voit.....  | 5           | 12 | do                        | 200 00 |
| Deer Lake et station de chemin de fer.....               | W. T. Armstrong.....       | Facultatif.....      | 4 1/2       | 3  | do                        | 63 33  |
| Deer Lake et station de chemin de fer.....               | M. O'Connor.....           | do.....              | 12          | 2  | (dep. le 1er août 1886)   | 46 00  |
| Deer Lake et Fish Lake.....                              | W. Robinson.....           | Cheval ou voit.....  | 4           | 1  | do                        | 84 48  |
| Deer Lake et Griffith.....                               | J. S. Lane.....            | do.....              | 13          | 2  | do                        | 325 00 |
| Deer Lake et Fleving.....                                | F. Chatsoun.....           | En voiture.....      | 20          | 1  | do                        | 94 00  |
| Deer Lake et Duncreff.....                               | J. Hodgins.....            | Facultatif.....      | 8 1/2       | 3  | (jusqu'au 30 sept. 1886)  | 62 50  |
| do   | do.....                    | do.....              | 6 1/2       | 6  | depuis le do              | 38 00  |
| Deerfield et station de chemin de fer.....               | J. Edwards.....            | do.....              | 3           | 12 | do                        | 49 48  |
| Deerham Centre et Mount Elgin.....                       | S. Carter.....             | do.....              | 5 1/2       | 2  | do                        | 60 00  |
| Derryane et Kenilworth.....                              | J. Hayes.....              | Cheval ou voit.....  | 17 a. et r. | 6  | (jusqu'au 9 jan. 1887)    | 174 27 |
| Derry West et Malton.....                                | J. Foster.....             | do.....              | 21 a. et r. | 2  | (depuis le 1er jan. 1887) | 62 32  |
| do   | do.....                    | do.....              | 22          | 12 | do                        | 441 06 |
| Deseronto et Picton.....                                 | Deseronto Nav Co.....      | Chaloupe et dil..... | 11          | 3  | (moins les amendes)       | 69 00  |
| Deseronto et Picton.....                                 | W. Snook.....              | Cheval ou voit.....  | 11          | 12 | do                        | 97 00  |
| Deseronto et Picton.....                                 | F. Legge.....              | Facultatif.....      | 3           | 12 | do                        | 85 00  |
| Deseronto et Picton.....                                 | C. M. Pettit.....          | En voiture.....      | 4 1/2       | 3  | do                        | 80 00  |
| Diamond et Kinburn.....                                  | D. McMillan.....           | do.....              | 4           | 3  | do                        | 70 00  |
| Diamond et traverse de chemin de fer.....                | L. E. Wood.....            | Facultatif.....      | 3           | 12 | do                        | 60 00  |
| Dinton et Fitzroy Harbor.....                            | A. Pied ou voit.....       | do.....              | 7 1/2       | 2  | do                        | 75 00  |
| Dixon's Corners et Dundela.....                          | J. Drummond.....           | Facultatif.....      | 4           | 3  | do                        | 67 00  |
| Dixon's Corners et Pleasant Valley.....                  | J. E. Tuttle.....          | En voiture.....      | 10 1/2      | 3  | (jusqu'au 30 sept. 1886)  | 63 79  |
| do   | J. Farrell.....            | do.....              | 10 1/2      | 3  | depuis le do              | 23 75  |
| do   | W. Baxter.....             | Facultatif.....      | 4 1/2       | 2  | (jusqu'au 31 mai 1886)    | 14 16  |
| Dobbinton et station de chemin de fer.....               | R. Dobbins.....            | do.....              | 3           | 6  | do                        |        |
| do   | J. Douglas.....            | do.....              | 3           | 9  | do                        |        |
| do   | do.....                    | do.....              | 3           | 2  | do                        |        |
| Dobbinton et Williscroft.....                            | B. Talbot.....             | do.....              | 4 1/2       | 2  | do                        |        |

ETAT N° 2, A—Suite.

- DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                       | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                 | Montant. |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|--------------------------|----------|
|  |                        |                    |                     |                                |                          | \$ cts.  |
| Dobbinton et Williscroft.              | B. Talbot              | Facultatif         | 4 1/2               | 3                              | (jusqu'au 31 déc. 1886)  | 49 59    |
| do do                                  | do                     | do                 | 4 1/2               | 3                              | depuis le do             | 25 00    |
| Doe Lake et Seneca                     | S. Reid                | do                 | 14                  | 2                              | do                       | 160 00   |
| Doe Lake et Uterson                    | N. Hanes               | do                 | 33                  | 3                              | do                       | 800 00   |
| Doisen et station de chemin de fer     | B. Daly                | do                 | 3                   | 1                              | do                       | 25 00    |
| Dominionville et Morrisville           | R. Morrison            | do                 | 2 1/2               | 2                              | do                       | 45 00    |
| Don et Toronto                         | A. Hogg                | Cheval ou voit.    | 8                   | 6                              | do                       | 360 00   |
| do do                                  | do                     | do                 | 8                   | 6                              | do                       | 120 00   |
| Donegal et station de chemin de fer    | A. Buchanan            | Facultatif         | 4 1/2               | 6                              | do                       | 20 00    |
| Doon et station de chemin de fer       | J. H. Thompson         | do                 | 1 1/2               | 6                              | do                       | 290 00   |
| Dorking et Hawkesville                 | W. Calder              | Cheval ou voit.    | 10                  | 3                              | do                       | 197 00   |
| Doroch et Durham                       | G. Crittenden          | Facultatif         | 1 1/2               | 6                              | do                       | 70 00    |
| Dovercourt et Seaton                   | L. Adare               | do                 | 5 1/2               | 6                              | do                       | 160 00   |
| Dowarville et Omamee                   | B. Downey              | Cheval ou voit.    | 18 a. et r.         | 6                              | (jusqu'au 30 sept. 1886) | 35 00    |
| Dowarville et station de chemin de fer | R. Clarke              | Facultatif         | 10                  | 6                              | depuis le do             | 37 50    |
| do do                                  | do                     | do                 | 10                  | 6                              | (jusqu'au 30 juin 1886)  | 324 00   |
| Drayton et Glenallan                   | H. Gordon              | En voiture         | 1 1/2               | 24                             | depuis le do             | 74 50    |
| Drayton et station de chemin de fer    | J. Mannell             | Facultatif         | 1 1/2               | 24                             | do                       | 74 50    |
| do do                                  | do                     | do                 | 1 1/2               | 24                             | do                       | 156 48   |
| Dresden et station de chemin de fer    | R. Hall                | do                 | 2 1/2               | 12                             | do                       | 40 00    |
| Dromore et Greenside                   | J. E. McLaughlin       | do                 | 9                   | 6                              | (jusqu'au 30 juin 1886)  | 57 72    |
| Dromore et Holstein Station            | P. Sterne              | do                 | 9                   | 3                              | depuis le do             | 161 25   |
| do do                                  | do                     | do                 | 9                   | 3                              | do                       | 70 00    |
| Drum et Pontypool                      | H. Byers               | do                 | 2 1/2               | 12                             | do                       | 162 76   |
| do do                                  | J. Atkinson            | do                 | 2 1/2               | 12                             | do                       | 300 00   |
| Drunquin et Milton                     | J. McIntosh            | En voiture         | 18 a. et r.         | 3                              | do                       | 146 00   |
| Drysdale et Kippew                     | J. Brisson             | Facultatif         | 8 1/2               | 6                              | do                       | 300 00   |
| Dublin et Farquhar                     | J. W. Thompson         | En voiture         | 11                  | 12                             | do                       | 315 00   |
| Dublin et station de chemin de fer     | J. Bray                | Facultatif         | 11                  | 6                              | do                       | 150 24   |
| Dufferin Bridge et Ennisdale           | J. Williams            | do                 | 26                  | 2                              | do                       | 78 00    |
| Dufferin Bridge et Waubamick           | S. B. Smith            | do                 | 25                  | 1                              | do                       | 194 00   |
| Dumblane et Paisley                    | T. W. Quinn            | En voiture         | 5 1/2               | 3                              | do                       | 130 00   |
| Dunbar et Grantley                     | R. Cruickshank         | Cheval ou voit.    | 5                   | 3                              | do                       | 79 00    |
| Dunbarton et Frenchman's Bay Station   | J. C. Munro            | do                 | 1 1/2               | 13                             | do                       | 125 00   |
| Dunbarton et Liverpool Market          | W. Pizer               | Facultatif         | 1                   | 6                              | do                       | 76 00    |
| do do                                  | do                     | do                 | 1                   | 6                              | do                       | 44 00    |
| Duncan et Heathcote                    | A. McKeown             | En voiture         | 5                   | 1                              | do                       |          |

|   |                        |                 |                |         |                       |        |
|---|------------------------|-----------------|----------------|---------|-----------------------|--------|
| Dunchurch et Glenita                          | W. McAmmond            | Facultatif      | 7 1/2          | 2       | do                    | 90 00  |
| Dunchurch et Parry Sound                      | T. W. Quinn            | do              | 26             | 3       | (jusq. 30 sept. 1886) | 307 00 |
| Dundalk et Kingscote                          | E. T. Johnson          | do              | 12             | 2       | do                    | 86 48  |
| do do   | J. Phelan              | do              | 12 1/2         | 2       | (jusq. 31 déc. 1886)  | 52 43  |
| Dundas et Maple Valley                        | B. Bowerman            | do              | 12 1/2         | 3       | depuis le do          | 200 00 |
| Dundas et station de chemin de fer            | McQuarrie et Old field | do              |                | 24      | do                    | 160 00 |
| Dundas et Hamilton                            | J. Herriman            | En voiture      | 5              | 6       | do                    | 135 00 |
| Dundas et Shenfield                           | B. Bannen              | do              | 14             | 6       | do                    | 449 00 |
| Dunkeld et station de chemin de fer           | J. B. Tschirhart       | Facultatif      | 6              | 6       | do                    | 90 00  |
| Dunkerron et Tuam                             | J. Dobson              | do              | 18             | 12      | do                    | 80 00  |
| Dunnville et station de chemin de fer         | M. Gulleton            | En voiture      | 18             | 6       | do                    | 490 00 |
| Dunnville et Sekirk                           | S. Hurst               | do              | 11             | 6       | do                    | 284 00 |
| Dunnville et Wellandport                      | L. Durham              | do              | 18             | 3       | do                    | 50 00  |
| Dunrobin et South March                       | J. Smyth (caution)     | do              | 18             | 3       | (jusq. 30 juin 1886)  | 112 50 |
| do do   | P. Orchard             | do              | 4              | 9       | depuis le do          | 60 00  |
| Dunrobin et Woodlawn                          | W. A. Montgomery       | Facultatif      | 14             | 3       | do                    | 390 00 |
| Dunrobin et Maxwell                           | D. K. Preston          | do              | 14             | 6       | do                    | 166 50 |
| Dunrobin et Fisherton Station                 | J. Russell             | do              | 15             | 12      | do                    | 344 00 |
| Dunrobin et station de chemin de fer          | T. A. Harris           | Cheval ou voit. | 16 1/2         | 6       | do                    | 60 00  |
| Durham et station de chemin de fer            | P. F. Vaneet           | En voiture      | 16 1/2         | 6       | do                    | 339 00 |
| Durham et Walkerton                           | L. Elridge             | do              | 13 1/2         | 2       | do                    | 104 00 |
| Dwight et Hautsville                          | F. A. Hanes            | do              | 12 1/2         | 2       | (jusq. 30 sept. 1886) | 97 50  |
| do do   | G. F. Marsh            | do              | 16             | 1       | depuis le do          | 156 00 |
| Dyets Bay et Lion's Head                      | R. Curry               | Facultatif      | 16             | 1       | do                    |        |
| Eagle et West Lorne                           | J. Martin              | do              | 4 1/2          | 12      | do                    | 199 51 |
| Ealing et The Grove                           | P. Ackland             | do              | 3              | 3       | do                    | 30 00  |
| Eastman's Springs et Hawthorne                | D. H. Eastman          | do              | 7 1/2          | 3       | (jusq. 30 juin 1886)  | 30 00  |
| do do   | R. J. Kyle             | do              | 7 1/2          | 3       | depuis le do          | 90 00  |
| Eastman's Springs et station de chemin de fer | D. H. Eastman          | do              | 7 1/2          | 12      | (jusq. 30 juin 1886)  | 7 50   |
| do do   | R. J. Kyle             | do              | 7 1/2          | 3       | depuis le do          | 22 50  |
| do do   | do                     | do              | 7 1/2          | 12      | do                    | 40 00  |
| do do   | do                     | do              | 7 1/2          | 12      | do                    | 1 00   |
| do do   | W. Mackey              | do              | 10 vrs.        | 6       | do                    | 288 00 |
| do do   | A. Robertson           | do              | 16             | 6       | do                    | 40 00  |
| do do   | R. Middleton           | do              | 2              | 6       | do                    | 40 00  |
| do do   | W. Edgar               | do              | 2              | 6       | do                    | 31 30  |
| do do   | W. Clark               | do              | 2              | 6       | do                    | 94 00  |
| do do   | A. Winger              | do              | 9              | 1       | (jusq. 30 juin 1886)  | 16 50  |
| do do   | J. H. Holton           | do              | 11 1/2         | 1       | depuis le do          | 69 52  |
| do do   | do                     | do              | 11 1/2         | 6       | do                    | 30 00  |
| do do   | do                     | do              | 11 1/2         | 6       | do                    | 64 00  |
| do do   | W. Gaulting            | do              | 4              | 2       | do                    | 144 00 |
| do do   | S. Loughred            | do              | 12             | 2       | do                    | 144 00 |
| Edwardsville et Moleworth                     | S. Smeaton, atné       | En voiture      | 12             | 3       | do                    | 394 00 |
| Edgarville et Golden Lake                     | M. J. McEann           | Cheval ou voit. | 27             | 1       | do                    | 5 83   |
| Egerton et Kingscote                          | J. Phelan              | Facultatif      | 6              | 3       | (jusq. 31 mai 1886)   | 65 00  |
| Egerton et Mount Forest                       | J. Hunter              | Cheval ou voit. | 17             | 3       | (jusq. 30 juin 1886)  | 225 00 |
| do do   | do                     | do              | 17             | 3       | depuis le do          | 360 00 |
| Eglington, Toronto et Yorkville               | J. Hendry              | do              | 4 1/2 et 1 1/2 | 6 et 12 | do                    | 70 00  |
| Egremont et Mount Forest                      | W. Hunt                | En voiture      | 3              | 4       | do                    |        |



ETAJ N° 2, A.—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                               | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.            | Montant. |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------|----------|
| Fawn et poteau pour peindre des sacs de malle. | J. M. Smith            | Facultatif         | 1/2                 | 3                              | 12 mois             | \$ 40 00 |
| Felton et Russell                              | H. Powell              | do                 | 4                   | 2                              | 12 do               | 40 00    |
| Fenaghate et St. Amour.                        | M. Poirer              | do                 | 2 1/2               | 12                             | do                  | 25 00    |
| Ferguson et station de chemin de fer           | S. Tuff                | do                 | 3                   | 12                             | do                  | 60 00    |
| do   | J. Quinn               | do                 | 6                   | 12                             | do                  | 50 00    |
| Fergus et Living Springs                       | do                     | do                 | 6                   | 12                             | do                  | 75 00    |
| Fergus et station de chemin de fer.            | I. C. Morrow           | En voiture.        | 3                   | 12 et 36                       | do (mois l'amende). | 249 00   |
| Fergus et Shilo.                               | T. Hamilton            | do                 | 13                  | 2                              | 12 do               | 150 00   |
| Ferguson's Falls et Perth                      | T. Haley               | Facultatif         | 18                  | 6                              | 12 do               | 390 00   |
| Fernhill et Poplar Hill                        | D. R. Owen             | Chaval ou voit.    | 4 1/2               | 3                              | 12 do               | 100 00   |
| Ferresham et Flesheron                         | R. Jancowski           | do                 | 14                  | 3                              | 12 do               | 65 00    |
| Ferresham et Flesheron                         | J. Broom               | En voiture         | 7                   | 6                              | 12 do               | 375 00   |
| Fingal et Post Talbot                          | T. Warren              | Chaval ou voit.    | 7                   | 6                              | 6 do                | 125 00   |
| do   | G. Penwarden           | do                 | 7                   | 6                              | 6 do                | 103 50   |
| Fingal et St. Thomas                           | N. Powers              | Facultatif         | 3 1/2               | 6 et 12                        | 3 do                | 37 25    |
| do   | J. Church              | Chaval ou voit.    | 3 1/2               | 6 et 12                        | 9 do                | 132 50   |
| Fingal, Shedden et station de chemin de fer.   | T. Boase               | Facultatif         | 2 1/2               | 3                              | 12 do               | 80 00    |
| do   | W. Blachford           | Chaval ou voit.    | 5                   | 6 et 12                        | do                  | 60 00    |
| Fingerboard et Sonya.                          | J. Mehenbacher, Jr.    | do                 | 4 et 1/2            | 6 et 12                        | do                  | 159 00   |
| Fish Creek et station de chemin de fer.        | W. Stacey              | Facultatif         | 1                   | 24                             | 12 do               | 78 00    |
| Fisher's Corners et station de ch. de fer.     | P. Manshaw             | do                 | 1 1/2               | 3                              | 12 do               | 153 00   |
| Fleetwood et Franklin                          | W. I. Cooy             | Chaval ou voit.    | 6 1/2               | 12                             | do                  | 98 00    |
| Flesheron et station de chemin de fer.         | P. T. Barry            | Facultatif         | 1                   | 12                             | do                  | 59 00    |
| Flesheron et Vandeleur                         | R. Reame               | do                 | 1                   | 12                             | do                  | 74 00    |
| Fletcher et station de chemin de fer           | J. Simmons             | En voiture         | 19                  | 6                              | 12 do               | 160 00   |
| do   | J. Gomborough          | Facultatif         | 6                   | 3                              | 12 do               | 54 00    |
| Flinton et Madoc                               | G. W. White            | do                 | 8                   | 12                             | do                  | 155 00   |
| Florence et Lutherford.                        | J. McQueen             | do                 | 4 1/2               | 3                              | 12 do               | 156 00   |
| Flower Station et station de chemin de fer     | O. Rogers              | do                 | 4 1/2               | 6                              | 12 do               | 110 00   |
| Fonthill et North Pelham                       | A. Faulkner            | do                 | 9                   | 6                              | 12 do               | 149 00   |
| Fordwich et Newbridge                          | A. G. Anderson         | do                 | 17                  | 6                              | 12 do               | 149 00   |
| Fordwich et station de chemin de fer           | P. Smith               | do                 | 17                  | 6                              | 12 do               | 120 00   |
| Forest et Ravenswood.                          | H. W. Howard           | do                 | 17                  | 6                              | 12 do               | 390 00   |
| Forest et station de chemin de fer             | P. R. Pounder & Co     | do                 | 17                  | 6                              | 12 do               | 390 00   |
| Forester's Falls et traverse de chemin de fer  | do                     | do                 | 17                  | 6                              | 12 do               | 390 00   |

|   |                    |                 |            |        |       |        |
|---|--------------------|-----------------|------------|--------|-------|--------|
| Forest Lake et South River                      | P. McDermott       | En voiture      | 5          | 2      | 12 do | 50 00  |
| Fort Erie et Garrison Road                      | J. Hershby         | do              | 4          | 2      | 12 do | 80 00  |
| Fort Erie et station de chemin de fer           | G. Lewis           | A pied          | 2          | 48     | 12 do | 360 00 |
| Fort William et station de chemin de fer        | E. Deacon          | Facultatif      | 1          | 12     | 3 do  | 45 00  |
| do  | C. McClaren        | do              | 1          | 12     | 3 do  | 150 00 |
| do  | J. A. O. Poirier   | do              | 1          | 12     | 6 do  | 60 00  |
| Fort William-Ouest, et station de chemin de fer | J. A. Tully        | En voiture.     | 6          | 12     | 6 do  | 94 50  |
| Fournier et Routhier                            | J. Hadden          | Chaval ou voit  | 7 1/2      | 2      | 12 do | 104 00 |
| Fowler's Corners et Peterboro'                  | O. Clark           | Facultatif      | 6 1/2      | 6      | 12 do | 30 00  |
| Foxmad et station de chemin de fer.             | J. Chapman         | do              | 6 1/2      | 6      | 12 do | 135 00 |
| Francoux et station de chemin de fer.           | H. S. Boverman     | En voiture      | 2          | 12     | 8 do  | 52 00  |
| Frankfort et station de chemin de fer.          | O. Weston          | do              | 8          | 3      | 12 do | 36 00  |
| Frankford et Stockade                           | W. Gernyn          | do              | 6          | 4      | do    | 56 66  |
| Frankford et Trenton                            | J. Hadden          | Facultatif      | 8          | 2      | 12 do | 100 00 |
| Franklin et Mount Horeb                         | J. M. Smith        | do              | 100 pas    | 12     | 12 do | 70 00  |
| Franklin et station de chemin de fer.           | J. W. Lightbody    | do              | 15 1/2 pas | 12     | 3 do  | 17 50  |
| Frank's Bay, North Bay et Surgoon Falls.        | C. Marshall        | En voiture      | 11         | 12     | 12 do | 150 00 |
| Franktown et station de chemin de fer           | J. Freeborn        | do              | 11         | 6      | 12 do | 230 00 |
| Frankville                                      | J. W. Preston      | A pied          | 1 1/2      | 6      | 12 do | 30 00  |
| Freeborn  | B. B. Johnson      | Facultatif      | 3 1/2      | 3      | 12 do | 20 00  |
| Freeport et Webster's Corners                   | E. B. Freeman      | Chaval ou voit. | 3 1/2      | 30     | 12 do | 90 00  |
| Freeport et Mounisberg                          | R. Arnold          | Facultatif      | 1 1/2      | 6      | 12 do | 67 80  |
| Freeman et station de chemin de fer.            | J. Rogers          | Chaval ou voit. | 3          | 3 et 6 | 1 do  | 78 25  |
| Frome   | W. Mills           | Facultatif      | 2 et 6     | 2      | 12 do | 60 00  |
| Fullarton et Gowrie                             | A. Gibson          | Chaval ou voit. | 6          | 2      | 12 do | 48 00  |
| Fullarton et Mitchell, etc                      | R. O'Donnell       | do              | 6          | 2      | 12 do | 11 67  |
| Fuller et Thomashurg                            | T. J. Penman       | Facultatif      | 6 1/2      | 6      | 12 do | 48 00  |
| Fyfield et Teeswater                            | D. Munro           | do              | 7          | 2      | 12 do | 225 00 |
| Gad's Hill et Stratford                         | J. McLean          | En voiture      | 15         | 3      | 12 do | 12 00  |
| Galbraith et Middleville                        | L. E. Ely          | do              | 3 1/2      | 6      | 12 do | 290 00 |
| Galt et Glennorris                              | G. Hancock         | Facultatif      | 1 1/2      | 12     | 12 do | 214 00 |
| Galt et Puslinch.                               | S. McDougall       | do              | 14         | 12     | 12 do | 37 50  |
| Galt et station de chemin de fer.               | W. Kenny           | do              | 1          | 1      | 11 do | 150 00 |
| do  | E. Keating         | do              | 4          | 2      | 6 do  | 145 00 |
| Ganebridge et station de chemin de fer.         | J. L. Bradley      | Chaval ou voit. | 4 1/2      | 2      | 6 do  | 130 50 |
| Ganaquo et Seeley's Bay                         | B. S. Bradley      | En voiture      | 4 1/2      | 2      | 6 do  | 70 00  |
| Ganaquo et boîtes aux lettres des rues.         | J. A. Abrams       | Chaval ou voit. | 4          | 12     | 3 do  | 60 00  |
| Ganaquo et Wilstead                             | L. B. Greenizan    | do              | 4          | 12     | 3 do  | 30 00  |
| Ganaquo Station et Marble Rock.                 | T. Sullivan        | Facultatif      | 10 et 13   | 3      | 12 do | 12 25  |
| Ganaquo Station et Willetholme.                 | A. David           | do              | 6          | 6      | 9 do  | 30 00  |
| do  | W. F. Ritchie      | A pied.         | 6          | 6      | 9 do  | 400 00 |
| Garnet et station de chemin de fer              | McCallum et Watson | do              | 6          | 6      | 9 do  | 187 48 |
| do  | L. Harber          | Facultatif.     | 6          | 6      | 9 do  | 134 25 |
| Garry Owen, Johnson et Owen Sound               | J. H. Orr          | En voiture.     | 6          | 6      | 9 do  | 43 00  |
| Gelert et station de chemin de fer              | do                 | do              | 6          | 6      | 9 do  | 43 00  |
| Georgetown et station de chemin de fer          | do                 | do              | 6          | 6      | 9 do  | 43 00  |
| Georgetown et Salmonville                       | do                 | do              | 6          | 6      | 9 do  | 43 00  |



ETAT N° 2, A—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                       | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                       | Montant. \$ cts. |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|--------------------------------|------------------|
| Georgina Island et Sutton West         | O. Big Canoe           | Facultatif         | 8                   | 2                              | 8 mois (dep. le 1er août 1886) | 33 33            |
| Germania et Winton Road                | W. Stamp               | do                 | 24                  | 3                              | do (jusqu'au 30 juin 1886)     | 75 00            |
| German Mills et Strauburg              | W. Arndt               | do                 | 2                   | 6                              | do depuis le do                | 18 75            |
| do                                     | J. Langton             | do                 | 2                   | 6                              | do (jusq. 31 juillet 1886)     | 82 50            |
| Gilbert's Mills et Picton              | M. Hunt                | Cheval ou voit.    | 10                  | 3                              | do                             | 49 33            |
| do                                     | A. I. Ryckman          | do                 | 10                  | 3                              | do                             | 80 00            |
| do                                     | A. A. Blain            | do                 | 2                   | 24                             | do                             | 60 00            |
| Gilford et station de chemin de fer    | J. Facultatif          | do                 | 3                   | 6                              | do                             | 100 00           |
| Gladstone et Harbetsville              | A. J. Ryckman          | do                 | 3                   | 6                              | do                             | 200 00           |
| Glamis et Pinkerton Station            | F. Lavine              | Cheval ou voit.    | 9                   | 12                             | do (jusqu'au 31 déc. 1886)     | 75 00            |
| Glamorgan et Milbrook                  | J. Kennedy             | Cheval ou voit.    | 6                   | 3                              | do (jusqu'au 30 juin 1886)     | 15 00            |
| Glandine et station de chemin de fer   | C. H. Jones            | Facultatif         | 2                   | 3                              | do                             | 11 55            |
| do                                     | E. Payne               | do                 | 2                   | 3                              | do                             | 165 00           |
| Glanford Station                       | T. Wilkinson           | Cheval ou voit.    | 10                  | 3                              | do                             | 52 00            |
| Glanford Station et Sinclairville      | J. R. Wilson           | do                 | 8                   | 1                              | do                             | 62 48            |
| Glanmore et Millbridge                 | J. Summus, sen.        | Facultatif         | 4                   | 6                              | do                             | 39 00            |
| Glanworth et station de chemin de fer  | E. F. Dunham           | do                 | 4                   | 2                              | do                             | 47 50            |
| Glanstonbury et Kladar                 | W. McWilliams          | Cheval ou voit.    | 19                  | 7                              | do                             | 80 00            |
| Glen Alda et Tharot                    | A. Anderson            | Facultatif         | 22 a. et r.         | 1                              | do (jusqu'au 30 sept. 1886)    | 299 00           |
| Glenann et station de chemin de fer    | H. Ferguson            | Cheval ou voit.    | 22 a. et r.         | 6                              | do                             | 7 88             |
| Glenarr et Woodville                   | A. Hunter              | Facultatif         | 4                   | 6                              | 27 jrs. (jusq. 31 déc. 86)     | 4 16             |
| Glenburnie et The Corners              | M. M. Fowler           | do                 | 7                   | 1                              | do depuis le do                | 8 33             |
| do                                     | W. Shurtliff           | do                 | 7                   | 12                             | do                             | 90 00            |
| Glencairn et station de chemin de fer  | W. Greve               | do                 | 4                   | 3                              | do                             | 85 00            |
| Glencairn et Kilmartin                 | D. B. McIntyre         | do                 | 4                   | 6                              | do                             | 120 00           |
| Glencoe et Straburne                   | J. Smith               | do                 | 22                  | 3                              | do                             | 50 00            |
| Glencolin et Springfield               | S. T. Young            | do                 | 3                   | 3                              | do                             | 89 00            |
| Glencole et White Oak                  | C. Flawn               | do                 | 24                  | 3                              | do                             | 75 00            |
| Glenarrow et Wingham                   | W. Mackersie           | do                 | 6                   | 2                              | do                             | 115 00           |
| Glen Huron et station de chemin de fer | J. Hamilton            | do                 | 14                  | 12                             | do                             | 20 00            |
| Glen Huron Station                     | P. McMillan            | do                 | 21                  | 12                             | do                             | 150 00           |
| Glenla et Loring                       | A. W. Sinclair         | do                 | 6                   | 6                              | do (jusqu'au 30 avril 1886)    | 224 00           |
| Glen Major et Myrtle                   | W. R. Derby            | En voiture.        | 84                  | 2                              | do                             | 7 92             |
| Glenmeyer et Kinglake                  | E. Gale                | do                 | 104                 | 2                              | do                             | 107 54           |
| do                                     | do                     | do                 | 103                 | 3                              | do                             | 147 00           |
| Glenmeyer et Tilsonburg                | do                     | do                 | 10                  | 3                              | do                             |                  |

|  |                  |                 |             |    |                                     |        |
|--|------------------|-----------------|-------------|----|-------------------------------------|--------|
| Glen Miller et Trenton                     | O. Weston        | Cheval ou voit. | 34          | 6  | do (dep. le 1er août 1886)          | 66 66  |
| Glenmore et Matiland                       | L. J. Covill     | do              | 9           | 3  | do                                  | 145 00 |
| Glen Oak et Longwood                       | L. J. Nixon      | En voiture      | 8           | 12 | do                                  | 11 00  |
| Glen Orchard et Redwood                    | J. Nixon         | Facultatif      | 3           | 1  | Saison de 1886-87                   | 340 00 |
| Glen Robertson et North Lancaster          | D. McDonald      | En voiture      | 25          | 6  | do                                  | 20 00  |
| Glen Robertson et station de chemin de fer | W. Robinson      | Facultatif      | 1           | 24 | do                                  | 60 00  |
| Glen Ross et station de chemin de fer      | G. T. Iveson     | A pied          | 4           | 3  | do (dep. le 1er août 1886)          | 13 33  |
| Glen Ross et Shirling                      | L. H. Smith      | Cheval ou voit. | 4           | 2  | do (jusqu'au 31 juill. 1886)        | 88 62  |
| Glen Roy et Munroe's Mills                 | M. Munroe        | do              | 4           | 2  | do                                  | 84 36  |
| Glen Sandfield et Sainte-Anne de Prescott  | R. Brassard      | do              | 6           | 2  | do                                  | 50 00  |
| Glen Small et Spencerville                 | E. Ellis, fils   | Facultatif      | 3           | 12 | do                                  | 35 15  |
| Glen Tay et Perth                          | J. Wood          | Cheval ou voit. | 4           | 6  | do (jusqu'au 30 juin 1886)          | 398 00 |
| do   | J. Conlon        | do              | 4           | 2  | do (jusqu'au 28 fév. 1887)          | 69 00  |
| Glenvale et Sharpton                       | G. D. Hann       | do              | 14          | 6  | do                                  | 55 00  |
| Goderich et Kintail                        | A. M. Polley     | En voiture      | 23          | 3  | do                                  | 125 00 |
| Goderich et Lucknow                        | J. Mullin        | do              | 1           | 6  | do                                  | 100 16 |
| Goderich et station de chemin de fer       | A. M. Polley     | do              | 1           | 2  | do                                  | 225 00 |
| do   | J. Mullin        | do              | 20          | 1  | do                                  | 30 00  |
| Godfrey et Westport                        | M. Grady         | Facultatif      | 3           | 12 | do                                  | 60 00  |
| Goldfield et South Finch                   | M. G. B. Reid    | do              | 10          | 3  | do                                  | 55 00  |
| Goldsmith et Leamington                    | G. B. Reid       | do              | 14          | 6  | do                                  | 100 16 |
| Goldstone et station de chemin de fer      | J. W. Cragg      | do              | 20          | 2  | do                                  | 225 00 |
| Gooderham et Kinnouit                      | F. Train         | do              | 6           | 1  | do                                  | 30 00  |
| Gooderham et Ursa                          | S. Kettle        | do              | 3           | 12 | do                                  | 60 00  |
| Goodwood et station de chemin de fer       | M. Gharman       | do              | 3           | 12 | do                                  | 26 00  |
| Goodstown et Richmond                      | T. H. Mills      | do              | 10          | 2  | do                                  | 50 00  |
| Gordon et station de chemin de fer         | J. O. Duff       | do              | 60          | 1  | Partis des saiz. 1885-86 et 1886-87 | 350 00 |
| Gore Bay et Little Current                 | H. May           | do              | 10          | 1  | do (jusqu'au 30 sept. 1886)         | 260 00 |
| Gore Bay et Long Bay                       | G. W. Hodgkinson | do              | 58          | 1  | do depuis le do                     | 182 50 |
| Gore Bay et Meldrum Bay                    | E. H. Jackson    | do              | 58          | 1  | do                                  | 60 00  |
| do   | R. T. Hall       | do              | 4           | 2  | do                                  | 389 88 |
| Goring et Rocklyn                          | J. Sparling      | Cheval ou voit. | 25 a. et r. | 12 | do                                  | 160 00 |
| Gormley et Unionville                      | J. J. Webber     | Facultatif      | 11          | 12 | do                                  | 519 00 |
| Gorio et station de chemin de fer          | H. J. Webson     | do              | 30          | 6  | do (moins l'amende)                 | 161 33 |
| Gouais Bay et Sault Sainte-Marie           | S. Walsh         | do              | 26          | 1  | do (24 jrs. dep. le 8 août '86)     | 68 00  |
| Gowanstown et Kurtville                    | A. McAuley       | Cheval ou voit. | 5           | 3  | do                                  | 85 00  |
| Gowanstown et station de chemin de fer     | J. McNear        | do              | 32          | 6  | do (jusqu'au 30 juin 1886)          | 23 75  |
| Gowanstown et Wallace                      | H. Markle        | do              | 1           | 7  | do (jusq. 31 janv. 1887)            | 53 75  |
| Grafton et station de chemin de fer        | J. Eooney        | do              | 1           | 2  | do depuis le do                     | 14 75  |
| do   | J. F. L. Holmes  | do              | 11          | 6  | do (jusqu'au 30 sept. 1886)         | 55 00  |
| do   | H. Hill          | do              | 11          | 2  | do depuis le do                     | 50 00  |
| do   | W. Osbourne      | do              | 4           | 2  | do                                  | 45 00  |
| Grand Valley et Monticello                 | S. McDonald      | do              | 4           | 12 | do                                  | 29 25  |
| Grand Valley et Peepson                    | W. Osbourne      | do              | 4           | 3  | do                                  | 300 00 |
| Grand Valley et station de chemin de fer   | A. Porter        | Cheval ou voit. | 3           | 9  | do (Disc. continué le 31 déc. 1886) | 4 16   |
| Grant et South Indian                      | F. H. Bell       | En voiture      | 55          | 3  | do (jusqu'au 31 déc. 1886)          | 29 25  |
| Grassett Station et Michipicoteau River    | do               | do              | 55          | 12 | do                                  | 300 00 |

T. 1-15 jusq. 12

ÉTAT N° 2, A—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                                | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport.  | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                                  | Montant. |
|---|------------------------|---------------------|---------------------|--------------------------------|---|----------|
|   |                        |                     |                     |                                |   | \$ cts.  |
| Grassy's Corners et Smithville Road.....        | R. H. Welker.....      | Facultatif.....     | 2                   | 2                              | 12 mois.....                              | 35 00    |
| Gravenhurst et Leg Lake.....                    | J. Peterson.....       | do.....             | 11                  | 1                              | 12 do.....                                | 118 00   |
| Gravenhurst et Port Carling.....                | C. McNully.....        | Cheval ou voit..... | 28                  | 2                              | Saison de 1886-87.....                    | 250 40   |
| Gravenhurst et station de chemin de fer.....    | G. F. Harter.....      | Facultatif.....     | 11                  | 24                             | 12 do.....                                | 194 00   |
| Gravenhurst et Uffington.....                   | W. Doherty.....        | do.....             | 14                  | 3                              | do.....                                   | 63 00    |
| Gravenhurst et Walker's Point.....              | W. Walker.....         | En voiture.....     | 2 h., 1 é.          | 1                              | Parti, desais, de 1885-86 et 1886-87..... | 70 00    |
| Gravenhurst, West Gravenhurst et quasi do.....  | D. McPherson.....      | Facultatif.....     | 2 h., 1 é.          | 6                              | 6 mois (jusqu'au 30 sept. 1886).....      | 70 00    |
| Gravenhurst et quasi.....                       | W. McDivil.....        | do.....             | 40                  | 6                              | do.....                                   | 47 75    |
| Gravenhurst Station et Rosseau.....             | J. T. Harvie.....      | En voiture.....     | 6                   | 6                              | Balance de la saison de 1885-86.....      | 35 50    |
| Greenbank et Blackwater Junction.....           | W. Taylor.....         | do.....             | 6½                  | 2                              | (depuis 1er fév. 1887).....               | 30 83    |
| Greenbank et Wick Station.....                  | A. McDougall.....      | En voiture.....     | 12                  | 6                              | (jusq. 31 janv. 1887).....                | 141 66   |
| Green Bay et Little Current.....                | F. Skippen.....        | Facultatif.....     | 1                   | 1                              | do.....                                   | 100 00   |
| Greenfield et station de chemin de fer.....     | C. Reynolds.....       | do.....             | 12                  | 1                              | do.....                                   | 52 00    |
| Green Point et Picton.....                      | J. Poit.....           | Cheval ou voit..... | 12                  | 6                              | (jusq. 31 déc. 1886).....                 | 67 50    |
| Green River et station de chemin de fer do..... | T. Nighawander.....    | do.....             | 12                  | 1                              | do.....                                   | 55 00    |
| Greenview et Monteaule Valley.....              | J. Parr.....           | En voiture.....     | 6                   | 1                              | do.....                                   | 30 00    |
| Grénfel et station de chemin de fer.....        | R. Cruickshank.....    | Facultatif.....     | 14                  | 2                              | do.....                                   | 69 00    |
| Gresham et Paisley.....                         | R. McCracken.....      | Cheval ou voit..... | 20 a. et r.         | 2                              | do.....                                   | 159 00   |
| Grimsthy et Matawachan.....                     | J. McGregor.....       | Facultatif.....     | 10                  | 1                              | do.....                                   | 52 00    |
| Grimsthy et Smithville.....                     | L. W. Nixon.....       | En voiture.....     | 8                   | 12                             | (jusqu'au 30 juin 1886).....              | 100 25   |
| do.....   | J. H. McCollom.....    | do.....             | 8                   | 12                             | do.....                                   | 263 25   |
| do.....   | N. Phelps.....         | do.....             | 4                   | 24                             | Voyages spéciaux.....                     | 75 00    |
| Grimsthy Park et station de chemin de fer.....  | E. Keys.....           | Facultatif.....     | 4                   | 2                              | do.....                                   | 81 00    |
| Grimston et Keady.....                          | G. McConnell.....      | Cheval ou voit..... | 2                   | 6                              | do.....                                   | 32 43    |
| Grossend et Lakeview.....                       | J. McAuley.....        | Facultatif.....     | 31½                 | 6                              | 19 jrs. (dep. le 13 oct. 86).....         | 1,000 00 |
| Groveton et Spencerville.....                   | J. Herriman.....       | En voiture.....     | 12                  | 3                              | do.....                                   | 260 00   |
| Guelph et Hamilton.....                         | J. L. Halley.....      | do.....             | 12                  | 3                              | do.....                                   | 330 00   |
| Guelph et Ponsouby.....                         | J. D. Johnstone.....   | do.....             | 3                   | 12                             | Tel. q. r.....                            | 25 00    |
| Guelp et boîtes aux lettres des rues.....       | A. Thompson.....       | Facultatif.....     | 6                   | 2                              | (jusqu'au 31 déc. 1886).....              | 20 83    |
| Guill Oreck et The Corners.....                 | J. H. Gunter.....      | Cheval ou voit..... | 1                   | 1                              | do.....                                   | 29 00    |
| Gunter et station de chemin de fer.....         | do.....                | do.....             | 12                  | 3                              | (jusq. 31 juillet 1886).....              | 18 33    |
| Gunter et Thwaite's.....                        | do.....                | do.....             | 3                   | 2                              | do.....                                   | 48 00    |
| Guthrie et Steele.....                          | J. Steele.....         | do.....             | 3                   | 2                              | do.....                                   | 48 00    |

|  |                      |                     |       |                |                                |        |
|--|----------------------|---------------------|-------|----------------|--------------------------------|--------|
| Hagersville et station de chemin de fer.....   | J. Fleming.....      | Facultatif.....     | 1     | 36             | (jusqu'au 30 juin 1886).....   | 43 75  |
| do.....  | do.....              | do.....             | 4     | 36             | depuis le do.....              | 105 00 |
| Hagersville et Springale.....  | J. Holbrook.....     | do.....             | 14    | 6              | do.....                        | 120 00 |
| Hagersville, Selkirk et station de chemin de fer.....                                | L. Brown.....        | do.....             | 2     | 3              | do.....                        | 258 00 |
| Haley's Station et Harcourt.....   | W. N. Hulton.....    | do.....             | 25    | 3              | do.....                        | 39 00  |
| Haliburton et Kennaway.....  | J. E. Holmes.....    | Cheval ou voit..... | 13    | 12             | do.....                        | 235 00 |
| Haliburton et station de chemin de fer.....  | J. Young.....        | Facultatif.....     | 13    | 12             | do.....                        | 50 00  |
| Hallville et Kempville.....  | J. Dickson.....      | En voiture.....     | 13    | 3              | (jusqu'au 31 déc. 1886).....   | 150 00 |
| do.....  | do.....              | do.....             | 20    | 3              | depuis le do.....              | 58 75  |
| Hamilton et Lovville.....  | D. Harris.....       | do.....             | 20    | 6              | do.....                        | 525 00 |
| Hamilton—station du chemin de fer G. O., et station de chemin de fer H. et N. O..... | G. Armstrong.....    | do.....             | 1½    | 6              | do.....                        | 234 75 |
| Hamilton—station du chemin de fer G. O., et station de chemin de fer H. et N. O..... | do.....              | do.....             | 1½    | 6              | do.....                        | 85 20  |
| Hamilton et station de chemin de fer.....  | do.....              | do.....             | 1     | 30 et 18       | do.....                        | 926 00 |
| Hamilton et Stony Creek.....   | I. Gorman.....       | do.....             | 7     | 6              | do.....                        | 260 00 |
| Hamilton et boîtes aux lettres des rues.....   | J. Brundle.....      | do.....             | ..... | Tel. q. req. 9 | (jusqu'au 31 déc. 1886).....   | 562 50 |
| do.....  | do.....              | do.....             | ..... | Tel. q. req. 3 | do.....                        | 133 75 |
| do.....  | do.....              | do.....             | ..... | do.....        | do.....                        | 50 00  |
| Hampton et Solina.....   | E. B. Cryderman..... | Cheval ou voit..... | 2½    | 12             | (jusqu'au 30 juin 1886).....   | 67 29  |
| do.....  | R. Pace.....         | Facultatif.....     | 7     | 12             | do.....                        | 53 00  |
| Harvey et station de chemin de fer.....  | W. Reid.....         | do.....             | 4     | 1              | do.....                        | 75 00  |
| do.....  | J. Logan.....        | Cheval ou voit..... | 4     | 2              | do.....                        | 132 00 |
| Harvey et Markdale.....  | B. Powell.....       | Facultatif.....     | 5     | 6              | do.....                        | 274 62 |
| Harley et station de Hatchley.....   | R. Gavin.....        | Cheval ou voit..... | 17    | 3              | (jusqu'au 31 déc. 1886).....   | 70 00  |
| do.....  | T. Neilans.....      | En voiture.....     | 13    | 3              | do.....                        | 16 66  |
| do.....  | do.....              | do.....             | 4     | 2              | (jusqu'au 31 juil. 1886).....  | 45 84  |
| Harold et Wellman's Corners.....   | P. Hubble.....       | Facultatif.....     | 7     | 11             | (jusqu'au 28 fév. 1887).....   | 200 00 |
| Harper et Perth.....   | T. Butler.....       | Cheval ou voit..... | 4     | 3              | do.....                        | 45 00  |
| Harshburg et Troy.....   | M. O'Riley.....      | Facultatif.....     | 2½    | 3              | do.....                        | 225 36 |
| Harshburg et Weir.....   | E. Williamson.....   | do.....             | 10    | 12 et 24       | do.....                        | 225 00 |
| Harrison et stations de chemin de fer.....   | C. H. Ward.....      | do.....             | 10    | 1              | (jusqu'au 30 juin 1886).....   | 10 25  |
| Hartford et Waterford.....   | C. W. A. Slaght..... | Cheval ou voit..... | 8½    | 1              | depuis le do.....              | 34 50  |
| do.....  | J. Brennan.....      | do.....             | 7     | 6              | (jusqu'au 30 sept. 1886).....  | 108 50 |
| do.....  | do.....              | do.....             | 7     | 6              | do.....                        | 173 82 |
| do.....  | J. O'Brien.....      | do.....             | 5     | 20             | do.....                        | 115 00 |
| Harwich et station de chemin de fer.....   | A. V. Fuller.....    | Facultatif.....     | 5     | 3              | do.....                        | 49 96  |
| do.....  | A. Peters.....       | do.....             | 12    | 12             | do.....                        | 394 00 |
| Havelock et station de chemin de fer.....  | W. Hodges.....       | do.....             | 12    | 6 et 12        | do.....                        | 25 00  |
| Hawkestone et station de chemin de fer.....  | J. W. Hainer.....    | do.....             | 19    | 12             | do.....                        | 189 00 |
| Hayrey et station de chemin de fer.....  | C. J. Trehy.....     | do.....             | 2     | 2              | (depuis le 1er oct. 1886)..... | 25 00  |
| Hay Bay et Napanee.....  | N. Outwater.....     | En voiture.....     | 2     | 3              | do.....                        | 116 00 |
| Hayburn et Parma.....  | E. Loyst.....        | do.....             | 3½    | 6              | do.....                        | 144 00 |
| Hayward et Mill Grove.....   | E. Young.....        | Cheval ou voit..... | 3     | 3              | do.....                        | 75 00  |
| Hayville et New Hamburg.....   | R. C. Tye.....       | do.....             | 3     | 2              | do.....                        | 40 00  |
| Hazelton et Sittsville.....  | A. Abbott.....       | do.....             | 3     | 3              | do.....                        | 39 00  |
| Heather et Walker's.....   | D. McIntyre.....     | Facultatif.....     | 1     | 6              | do.....                        | 40 00  |
| Hendrick et station de chemin de fer.....  | E. Curroll.....      | A pied.....         | 1     | 6              | do.....                        | 40 00  |
| Henflryn et station de chemin de fer.....  | W. L. Wells.....     | Facultatif.....     | 1     | 6              | do.....                        | 40 00  |

ÉTAT N° 2, A—Suite.

DÉTAILS des dépenses pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de l'entrepreneur.                           | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                | Montant. |
|--|--------------------|---------------------|--------------------------------|-------------------------|----------|
| Henry et L'Original.....                         | Cheval ou voit.    | 4                   | 3                              | 12 mois                 | \$ 65 00 |
| Hensall et station de chemin de fer.....         | Facultatif         | 1                   | 12                             | do                      | 100 16   |
| Hensall et Rodgersville.....                     | do                 | 1                   | 6                              | (jusqu'au 31 déc. 1886) | 75 00    |
| do   | do                 | 6 et 12             | 6                              | depuis le do            | 30 00    |
| Hensall, Zurich et station de chemin de fer..... | do                 | 6 et 12             | 6 et 12                        | do                      | 320 00   |
| Hepworth et station de chemin de fer.....        | do                 | 12                  | 12                             | do                      | 160 00   |
| Hewitt et station de Marschville.....            | do                 | 6                   | 6                              | do                      | 45 00    |
| Hewitt et Peterboro'.....                        | do                 | 12                  | 2                              | do                      | 145 00   |
| Hickson et station de chemin de fer.....         | En voiture.        | 12                  | 12                             | do                      | 20 10    |
| Higfield et Malton.....                          | Facultatif         | 4                   | 12                             | do                      | 90 00    |
| Higgate et station de chemin de fer.....         | Cheval ou voit.    | 1                   | 12                             | do                      | 112 68   |
| Higgate et Turin.....                            | Facultatif         | 5                   | 3                              | do                      | 90 00    |
| Hillier et station de chemin de fer.....         | do                 | 1                   | 12                             | do                      | 93 90    |
| Hillier et Rosehall.....                         | do                 | 2                   | 3                              | do                      | 120 00   |
| Hillman et Leamington.....                       | Cheval ou voit.    | 6                   | 2                              | do                      | 75 00    |
| Hillsburgh et station de chemin de fer.....      | Facultatif         | 6                   | 2                              | do                      | 56 25    |
| do   | do                 | 2                   | 6                              | (jusqu'au 31 déc. 1886) | 56 25    |
| do   | do                 | 2                   | 6                              | depuis le do            | 325 00   |
| Hillsburgh et Marsville.....                     | do                 | 7                   | 3                              | do                      | 240 00   |
| Hillsdale et Moonstone.....                      | do                 | 13                  | 3                              | do                      | 70 00    |
| Hinch et Newburgh.....                           | do                 | 6                   | 2                              | do                      | 60 00    |
| Honk Head et Owen Sound.....                     | do                 | 7                   | 1                              | do                      | 370 50   |
| Hockley et Mono Centre.....                      | Cheval ou voit.    | 11                  | 6                              | do                      | 100 83   |
| Holland Centre et station de chemin de fer.....  | do                 | 16                  | 24                             | depuis le 1er mai 1886  | 75 12    |
| Holland Landing et station de chemin de fer..... | A pied.            | 10 et 4             | 6 et 3                         | do                      | 125 00   |
| Holly Park, King et Nobleton.....                | Facultatif         | 10 et 4             | 6 et 3                         | do                      | 275 00   |
| do   | do                 | 4                   | 3                              | depuis le do            | 75 00    |
| Holmesville et Porter's Hill.....                | En voiture.        | 4                   | 12                             | do                      | 50 10    |
| Holmesville et station de chemin de fer.....     | do                 | 4                   | 3                              | (jusqu'au 30 juin 1886) | 13 75    |
| Holstein et Murdoch.....                         | Facultatif         | 4                   | 3                              | depuis le do            | 56 64    |
| do   | do                 | 4                   | 3                              | (jusqu'au 30 juin 1886) | 20 00    |
| Holstein et station de chemin de fer.....        | do                 | 4                   | 12                             | (jusqu'au 31 déc. 1886) | 26 50    |
| do   | do                 | 4                   | 12                             | depuis le do            | 13 25    |
| Holstein.....                                    | do                 | 8                   | 6                              | do                      | 62 50    |
| Holstein Station et Nenagh.....                  | do                 | 8                   | 6                              | depuis le do            | 175 50   |
| do   | do                 | 3                   | 9                              | do                      | 93 75    |
| do   | do                 | 3                   | 6                              | (jusqu'au 31 déc. 1886) |          |
| Holt et Mount Albert.....                        | do                 | 4                   | 6                              | do                      |          |

|   |                 |          |    |                              |         |
|---|-----------------|----------|----|------------------------------|---------|
| do  | do              | 3        | 6  | depuis le do                 | 31 25   |
| Honeywood et Horning's Mills.....                     | do              | 9        | 3  | do                           | 125 00  |
| Hoodtown et Huntsville.....                           | do              | 9        | 2  | do                           | 1 10 00 |
| Hopetown et Lanark.....                               | Cheval ou voit. | 7        | 3  | do                           | 75 00   |
| Hopetown et White.....                                | do              | 12       | 1  | do                           | 55 00   |
| Hopville et station de chemin de fer.....             | Facultatif      | 9        | 2  | do                           | 1 10 60 |
| Honeyville et Swinton.....                            | do              | 4        | 2  | (dep. le 1er nov. 1886)      | 53 75   |
| Horning's Mills et Sheburne.....                      | Cheval ou voit. | 6        | 6  | (jusqu'au 30 juin 1886)      | 1 7 50  |
| do  | do              | 6        | 6  | depuis le do                 | 235 00  |
| Horning's Mills et Singhampton.....                   | do              | 18       | 3  | do                           | 1 5 00  |
| Horse's Rapids et Washago.....                        | Facultatif      | 16       | 2  | do                           | 2 9 00  |
| Howe Island et Kingston.....                          | Cheval ou voit. | 14       | 6  | (jusqu'au 30 juin 1886)      | 65 00   |
| do  | do              | 7        | 6  | (dep. le 1er déc. 1886)      | 13 33   |
| Humber Bay et station de chemin de fer.....           | A pied.         | 150 vgs. | 12 | do                           | 150 00  |
| Humberstone et station de chemin de fer.....          | Cheval ou voit. | 5        | 3  | do                           | 28 85   |
| Huntsville et Melissa.....                            | Facultatif      | 3        | 3  | 26 jrs. (dep. le 6 déc. '86) | 25 00   |
| Huntsville et station de chemin de fer.....           | En voiture.     | 1        | 12 | (dep. le 1er déc. 1886)      | 50 00   |
| Huston et Moorefield Station.....                     | Facultatif      | 4        | 6  | do                           | 96 00   |
| Huston et Treasdale.....                              | Cheval ou voit. | 4        | 6  | do                           | 33 33   |
| Hyde Park Ormer et station de chemin de fer.....      | Facultatif      | 1        | 3  | (jusqu'au 31 jan. 1887)      | 6 57    |
| do  | do              | 1        | 3  | depuis le do                 |         |
| Indian River et station de chemin de fer.....         | En voiture      | 5        | 3  | do                           | 80 00   |
| Ingersoll et Lakeside.....                            | do              | 16       | 6  | do                           | 475 00  |
| Ingersoll et Port Burwell.....                        | Cheval ou voit. | 6        | 2  | do                           | 59 00   |
| Ingersoll et station de chemin de fer.....            | En voiture.     | 33       | 6  | do                           | 855 00  |
| do  | Facultatif      | *        | 12 | (jusqu'au 31 déc. 1886)      | 113 28  |
| Ingersoll et station de chemin de fer.....            | do              | 200 vgs. | 12 | depuis le do                 | 27 73   |
| Ingersoll—ch. de fer de C. V. et ch. de fer G. T..... | do              | 2        | 6  | (jusqu'au 31 oct. 1886)      | 73 20   |
| Inglwood et station de chemin de fer.....             | do              | 2        | 12 | do                           | 52 00   |
| Inglisage et station de chemin de fer.....            | do              | 23       | 3  | do                           | 91 00   |
| Inkerman et Iroquois.....                             | En voiture.     | 23       | 6  | do                           | 92 03   |
| do  | do              | 23       | 6  | (jusqu'au 30 juin 1886)      | 267 69  |
| Innetrip et station de chemin de fer.....             | Facultatif      | 3        | 12 | depuis le do                 | 67 50   |
| do  | do              | 3        | 12 | do                           | 115 00  |
| Innisfil et Stroud.....                               | do              | 3        | 24 | do                           | 150 00  |
| International, Pont et station de chemin de fer.....  | do              | 3        | 12 | (jusqu'au 31 déc. 1886)      | 70 00   |
| Inverhuron et Tiverton.....                           | do              | 3        | 12 | depuis le do                 | 103 84  |
| Invermay et station de chemin de fer.....             | do              | 3        | 12 | do                           | 38 50   |
| do  | do              | 3        | 12 | (jusqu'au 31 déc. 1886)      | 7 50    |
| Inwood et station de chemin de fer.....               | do              | 2        | 12 | depuis le do                 | 31 00   |
| do  | do              | 2        | 12 | (jusqu'au 30 juin 1886)      | 93 75   |
| Iona et Rowena.....                                   | Cheval ou voit. | 3        | 3  | do                           | 30 00   |
| Istington et station de chemin de fer.....            | Facultatif      | 3        | 6  | do                           | 93 80   |
| Ivy et Thoronton.....                                 | do              | 4        | 6  | do                           | 150 00  |

ETAT N<sup>o</sup> 2, A—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                                    | Nom de l'entrepreneur.         | Mode de transport.  | Distance en milles.            | Nombre de voyages par semaine. | Période.                             | Montant. |
|---|--------------------------------|---------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|----------|
|   |                                |                     |                                |                                |                                      | \$ cts   |
| Jackfish Bay et station de chemin de fer.....       | J. G. Ullock.....              | Facultatif.....     | 1                              | 12                             | (dep. le 1er mars 1887)              | 2 08     |
| Jaffa et Orwell.....                                | W. J. Ostrander.....           | do.....             | 3                              | 2                              | do.....                              | 40 00    |
| Janetville et Pontypool.....                        | E. Gillis.....                 | En voiture.....     | 29 a. et r.                    | 6                              | (jusqu'au 31 mai 1886)               | 475 00   |
| Jansberg et Seguin Falls.....                       | H. Fredericksen.....           | Facultatif.....     | 6 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>  | 2                              | do.....                              | 7 50     |
| do.....   | do.....                        | do.....             | 9                              | 1                              | (jusqu'au 30 sept. 1886)             | 21 33    |
| do.....   | do.....                        | do.....             | 9                              | 4                              | (jusqu'au 31 janv. 1887)             | 21 66    |
| Jarvis et station de chemin de fer.....             | M. Johnson.....                | En voiture.....     | 24                             | 12                             | do.....                              | 187 80   |
| Jarvis Station et station de chemin de fer.....     | E. Lea.....                    | Facultatif.....     | 40 vgs.                        | 6                              | do.....                              | 31 30    |
| Jernson et King Station.....                        | G. J. Jefferson.....           | En voiture.....     | 4                              | 12                             | do.....                              | 310 00   |
| Jernyn et Lang.....                                 | A. G. Brown.....               | Cheval ou voit..... | 3                              | 12                             | do.....                              | 75 00    |
| Jocelyn et Markville.....                           | C. Young.....                  | Facultatif.....     | 12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 3                              | do.....                              | 103 00   |
| Jockvale et Manotick.....                           | J. Kennedy.....                | En voiture.....     | 4                              | 12                             | do.....                              | 95 00    |
| Johnson's Mills et Zurich.....                      | L. Kenney.....                 | Cheval ou voit..... | 5                              | 3                              | do.....                              | 48 00    |
| Jones Falls et Morton.....                          | D. Spencer.....                | Facultatif.....     | 3                              | 12                             | do.....                              | 48 00    |
| Jordan et Pelham Union.....                         | H. N. Crosby.....              | do.....             | 4                              | 3                              | do.....                              | 75 00    |
| Juddhaven et Port Carling.....                      | A. Thomson.....                | do.....             | 14                             | 1                              | Part. des saisons 1885-86 et 1886-87 | 60 00    |
| Jura et Thedford.....                               | J. McCordie.....               | En voiture.....     | 7                              | 3                              | do.....                              | 38 00    |
| do.....   | do.....                        | do.....             | 11                             | 12                             | do.....                              | 104 00   |
| Kagawong et Perrvale.....                           | J. N. Pierce.....              | Facultatif.....     | 13                             | 1                              | do.....                              | 72 00    |
| Katrine et pécun pour pendre les sacs de malle..... | J. Macwhinney.....             | do.....             | 17                             | 6                              | 26 jrs. (dep. le 6 déc. 86)          | 40 00    |
| Kearney et Emsdale.....                             | A. J. O'Neil.....              | En voiture.....     | 5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 3                              | (jusqu'au 31 déc. 1886)              | 7 77     |
| Kearney et Ravensworth.....                         | J. C. Harvey.....              | Facultatif.....     | 7                              | 1                              | do.....                              | 40 00    |
| Kearney et Sand Lake.....                           | J. Hunter.....                 | En voiture.....     | 8                              | 12                             | do.....                              | 45 00    |
| Keene et station de chemin de fer.....              | J. Fryce.....                  | Facultatif.....     | 11                             | 12                             | (jusqu'au 31 déc. 1886)              | 120 00   |
| do.....   | do.....                        | do.....             | 12                             | 3                              | depuis le do.....                    | 40 00    |
| Keith et Tupperville.....                           | Holmes et Pake (cautions)..... | do.....             | 11                             | 3                              | (jusqu'au 30 juin 1886)              | 10 50    |
| do.....   | R. Killins.....                | do.....             | 12                             | 2                              | depuis le do.....                    | 33 75    |
| Keidon et Shelburne.....                            | W. Brown.....                  | do.....             | 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 2                              | do.....                              | 100 00   |
| Keiso et Christie's Crossing.....                   | D. Smith.....                  | do.....             | 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 6                              | do.....                              | 40 00    |
| Kemble et Wolsey.....                               | J. Heam.....                   | do.....             | 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 1                              | do.....                              | 40 00    |
| Kempville et Merrickville.....                      | C. W. Putnam.....              | En voiture.....     | 18                             | 6                              | do.....                              | 560 00   |
| Kempville et station de chemin de fer.....          | W. Dickson.....                | Facultatif.....     | 1                              | 18                             | do.....                              | 272 31   |
| Kempville et South Gover.....                       | H. H. Adams.....               | En voiture.....     | 11                             | 3                              | (jusqu'au 31 déc. 1886)              | 144 25   |
| do.....   | A. W. Tomkins.....             | do.....             | 11                             | 3                              | depuis le do.....                    | 43 25    |
| do.....   | H. Hughes.....                 | Facultatif.....     | 11                             | 3                              | Service spécial.....                 | 2 00     |

|  |                            |                     |                                |        |                             |        |
|--|----------------------------|---------------------|--------------------------------|--------|-----------------------------|--------|
| Kenilworth et Petherton.....                   | M. Enright.....            | do.....             | 3                              | 6      | (jusq. 30 sept. 1886)       | 125 00 |
| Kenilworth et station de chemin de fer.....    | R. Gordon.....             | do.....             | 7                              | 12     | depuis le do.....           | 40 00  |
| do.....  | C. J. Gordon.....          | do.....             | 4                              | 6      | (jusqu'au 30 juin 1886)     | 40 00  |
| Kenilworth et Wagram.....                      | J. Craig.....              | do.....             | 5                              | 2      | (dep. le 1er déc. 1886)     | 20 00  |
| Kenora et North Branch.....                    | P. A. Harrison.....        | do.....             | 4                              | 6      | do.....                     | 26 00  |
| Kenney et Mitchell Road.....                   | J. Kenney.....             | do.....             | 21                             | 2      | (jusqu'au 31 déc. 1886)     | 37 50  |
| do.....  | do.....                    | do.....             | 22                             | 3      | depuis le do.....           | 20 00  |
| Kent Bridge et Therdcliffe.....                | G. B. Shaw.....            | Cheval ou voit..... | 3                              | 2      | do.....                     | 50 00  |
| Kinra et Shipka.....                           | W. Holt, jeune.....        | do.....             | 2                              | 2      | (jusqu'au 31 déc. 1886)     | 26 25  |
| do.....  | do.....                    | do.....             | 4                              | 2      | depuis le do.....           | 9 87   |
| Kilgore et Whitfield.....                      | N. Maw.....                | En voiture.....     | 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 2      | (jusqu'au 31 mai 1886)      | 4 16   |
| do.....  | do.....                    | do.....             | 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 1      | do.....                     | 41 66  |
| Killaloe et Ruby.....                          | J. Rankin.....             | Cheval ou voit..... | 7                              | 2      | (jusqu'au 31 mai 1886)      | 37 50  |
| Killarney, Little Current et Manitowaning..... | H. May.....                | do.....             | 4                              | 5      | (depuis le 1er nov. 1886)   | 115 00 |
| do.....  | Riddell et McLaughlin..... | do.....             | 24 et 25                       | 2 et 1 | 5 jrs. (jusq. 5 mai '86)    | 288 00 |
| do.....  | do.....                    | do.....             | 24 et 25                       | 1      | 4 do (jusq. 31 déc. '86)    | 55 00  |
| Killleagh et Thornion.....                     | J. Graham.....             | Facultatif.....     | 3                              | 2      | do.....                     | 79 00  |
| Kilnashagh et Mono Road Station.....           | H. McTaggart.....          | Cheval ou voit..... | 3                              | 12     | do.....                     | 105 00 |
| Kilnashok et Smith's Falls.....                | G. Halliday.....           | do.....             | 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 2      | do.....                     | 10 00  |
| Kilworth et station de chemin de fer.....      | G. A. Lehmann.....         | Facultatif.....     | 100 pds.                       | 6      | (dep. le 1er août 1886)     | 40 00  |
| do.....  | A. Wancko.....             | do.....             | 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 8      | do.....                     | 25 00  |
| Kilworthy et Sparrow Lake.....                 | I. Kimball.....            | do.....             | 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 6      | do.....                     | 60 00  |
| Kimball et station de chemin de fer.....       | T. Johnston.....           | do.....             | 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 12     | do.....                     | 150 00 |
| Kimball et Seckerton.....                      | I. Capes.....              | Cheval ou voit..... | 24                             | 6      | do.....                     | 385 00 |
| Kimball et Wabano.....                         | P. White.....              | En voiture.....     | 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 6      | do.....                     | 300 00 |
| Kincardine et Port Elgin.....                  | J. Harkin.....             | Facultatif.....     | 28                             | 30     | (jusqu'au 30 avril 1886)    | 73 33  |
| Kincardine et station de chemin de fer.....    | J. H. Kaske.....           | Cheval ou voit..... | 28                             | 6      | depuis le do.....           | 530 75 |
| do.....  | P. P. McGill.....          | do.....             | 28                             | 1      | do.....                     | 50 00  |
| do.....  | do.....                    | do.....             | 28                             | 6      | (dep. le 1er juin 1886)     | 50 00  |
| King et station de chemin de fer.....          | T. Baker.....              | A pied.....         | 4                              | 2      | do.....                     | 39 00  |
| Kingart et Knloss.....                         | B. Houston.....            | Facultatif.....     | 4                              | 10     | do.....                     | 170 00 |
| Kingcourt et station de chemin de fer.....     | J. Pekey.....              | do.....             | 4                              | 6      | do.....                     | 60 00  |
| Kingmill et Mapleton.....                      | J. E. Hammond.....         | do.....             | 40 perch.                      | 12     | do.....                     | 6 00   |
| Kingmill et station de chemin de fer.....      | G. E. Leatherland.....     | En voiture.....     | 41                             | 6      | Service spécial.....        | 586 50 |
| Kingston et camp militaire.....                | J. M. Preston.....         | do.....             | 41                             | 6      | (jusqu'au 30 sept. 1886)    | 547 00 |
| Kingston et Newboro'.....                      | R. W. Copeland.....        | do.....             | 22                             | 6      | depuis le do.....           | 112 50 |
| do.....  | H. Frankle.....            | do.....             | 25                             | 3      | (jusqu'au 30 juin 1886)     | 450 00 |
| do.....  | do.....                    | do.....             | 18                             | 7      | depuis le do.....           | 268 26 |
| Kingston et Newburgh.....                      | J. Stoness.....            | do.....             | 18                             | 6      | 27 jrs. (jusq. 3 nov. 1886) | 178 12 |
| do.....  | do.....                    | do.....             | 18                             | 4      | (depuis le 1er mai 1886)    | 28 70  |
| Kingston et Perth Road.....                    | W. Wilson.....             | Cheval ou voit..... | 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 6      | do.....                     | 225 00 |
| do.....  | do.....                    | do.....             | 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 12     | do.....                     | 84 87  |
| Kingston et Kingston Station.....              | B. McGonville.....         | En voiture.....     | 6                              | 12     | 5 jrs. (jusq. 5 août '86)   | 211 31 |
| Kingston et Forensmouth.....                   | A. Elliott.....            | do.....             | 10                             | 4      | 26 do dep. le do.....       | 120 00 |
| Kingston et boîtes aux lettres des rues.....   | H. F. Lidwell.....         | Facultatif.....     | 20                             | 1      | (voir service d'été)        | 285 83 |
| do.....  | F. J. Collins.....         | do.....             | 13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 6      | (depuis le 1er oct. 1886)   | 80 00  |
| do.....  | R. Lithco.....             | Diligence.....      | 10                             | 2      | do.....                     | 275 00 |
| do.....  | A. W. Haidenby.....        | En voiture.....     | 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 2      | do.....                     | 40 00  |

ETAT N° 2, A—Suite.  
DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                          | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                      | Montant.  |
|---|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|-------------------------------|-----------|
| Kinmount et Minden                        | H. Workman             | Facultatif         | 12                  | 6                              | 12 mois                       | \$ 180 00 |
| Kinmount et Mount Irwin                   | F. Peacock             | do                 | 7                   | 1                              | 12 do                         | 35 00     |
| Kinmount et station de chemin de fer      | J. Wilson              | do                 | 12                  | 12                             | 12 do                         | 40 00     |
| Kippen et station de chemin de fer        | K. Mellis              | do                 | 15 a. et r.         | 6                              | 12 do                         | 100 16    |
| Kirkwall et Rockton                       | J. Harper              | Cheval ou voit.    | 3                   | 6                              | 12 do                         | 150 00    |
| Kirkwall et Valens                        | do                     | Facultatif         | 11                  | 2                              | 12 do                         | 48 00     |
| Kleinburg et station de chemin de fer     | W. T. Simpson          | do                 | 11                  | 12                             | 12 do                         | 150 00    |
| Klocks Mills et station de chemin de fer  | J. B. Klock            | do                 | 6                   | 12                             | 12 do                         | 10 00     |
| Knapdale et Newbury                       | J. Macdonald           | Cheval ou voit.    | 6                   | 12                             | 12 do                         | 40 00     |
| Kolapore et Ravenna                       | G. Wilson              | Facultatif         | 5                   | 2                              | 12 do                         | 52 00     |
| Korah et Sault Sainte-Marie               | D. Everett             | Cheval ou voit.    | 7                   | 1                              | 7 js (jusq. 7 sept. 1886)     | 21 82     |
| Kossuth et Preston                        | J. D. Groh             | Facultatif         | 5½                  | 1                              | 12 do                         | 70 48     |
| Lady Bank et Maxwell                      | W. T. Paul             | Cheval ou voit.    | 5½                  | 1                              | 12 do                         | 50 00     |
| Lefontaine et Penetanguishene             | P. Brassier            | do                 | 10½                 | 3                              | 12 do                         | 110 48    |
| Lake Charles et Oxenden                   | J. Davidson            | Facultatif         | 5                   | 1                              | 6 do (jusqu'au 30 sept. 1886) | 17 80     |
| do  | do                     | do                 | 5                   | 1                              | 6 do depuis le do             | 20 00     |
| Lakefield et Lakehurst                    | J. Record              | En voiture         | 19                  | 3                              | 12 do                         | 260 00    |
| Lakefield et station de chemin de fer     | J. Cooper              | Facultatif         | 17                  | 12                             | 12 do                         | 93 80     |
| Lake Opinon et Loughboro                  | N. D. Watters          | Cheval ou voit.    | 8                   | 3                              | 9 do (jusqu'au 30 juin 1886)  | 50 00     |
| Lake Opinon et Perth Road                 | O. O'Loagh             | do                 | 4                   | 2                              | 9 do depuis le do             | 40 00     |
| Lake Talonnet station de chemin de fer    | W. Harris              | Facultatif         | 4                   | 6                              | 12 do                         | 44 00     |
| Lambeth et Raper                          | J. Howlett             | do                 | 7                   | 12                             | 3 do (jusqu'au 31 déc. 1886)  | 56 25     |
| Lambton Mills et station de chemin de fer | J. Lynn                | do                 | 7                   | 1                              | 12 do depuis le do            | 27 00     |
| Lanark et Watson's Corners                | W. Gibson, jun.        | Cheval ou voit.    | 14                  | 3                              | 3 do (jusqu'au 30 juin 1886)  | 48 50     |
| Lanark et McDonald's Corners              | H. Hawkins             | do                 | 14                  | 3                              | 9 do depuis le do             | 145 50    |
| do  | J. D. McInnes          | do                 | 7                   | 6                              | 12 do                         | 234 00    |
| Lanark et Middleville                     | J. Somerville          | Facultatif         | 12                  | 6                              | 12 do                         | 64 00     |
| Lanark et Perth                           | R. Hogan               | Cheval ou voit.    | 12                  | 6                              | 12 do                         | 320 00    |
| Lancaster et Martintown                   | J. Baggallay           | Facultatif         | 12                  | 6                              | 12 do                         | 125 00    |
| Lancaster et South Lancaster              | G. English             | do                 | 1                   | 12                             | 12 do                         | 98 00     |
| Lang et station de chemin de fer          | G. English             | Facultatif         | 1                   | 6                              | 12 do                         | 100 00    |
| Langside et Lucknow                       | J. McDonald            | Cheval ou voit.    | 14                  | 2                              | 12 do                         | 60 00     |
| Langstaff et Thornhill                    | J. Langstaff           | do                 | 14                  | 6                              | 12 do                         | 44 12     |
| Langton et Marston                        | B. Long                | do                 | 5                   | 2                              | 12 do                         |           |

|   |                |                 |             |    |  |          |
|---|----------------|-----------------|-------------|----|--|----------|
| Lansdown et Sand Bay                                | W. H. Fodey    | En voiture      | 8½          | 2  | 12 do                                  | 104 00   |
| Lansdown et Tilley                                  | H. Bradley     | Facultatif      | 32          | 1  | 12 do                                  | 50 00    |
| Larkin et Stoco                                     | D. G. Larkin   | do              | 6           | 1  | 12 do                                  | 59 00    |
| La Salette et station de chemin de fer              | J. Gibbons     | do              | 1           | 24 | 12 do (moins l'amende)                 | 33 00    |
| La Salette et Wolf's Corners                        | B. S. Wartman  | do              | 1½          | 6  | 12 do                                  | 52 32    |
| Laurel et station de chemin de fer                  | J. Davis       | do              | 13          | 1  | 8 do (jusqu'au 30 nov. 1886)           | 40 00    |
| Lavant et Watson's Corners                          | A. Browning    | Cheval ou voit. | 13          | 2  | 4 do depuis le do                      | 33 33    |
| do  | do             | do              | 8           | 2  | 12 do                                  | 135 00   |
| Lavant Station et Ompel                             | J. Lennox      | En voiture      | 13          | 6  | 12 do                                  | 239 00   |
| Lawrence Station et station de chemin de fer        | R. R. Cranston | Cheval ou voit. | 5           | 6  | 12 do                                  | 395 00   |
| Leaskdale et Sunderland Station                     | N. Ferran      | Facultatif      | 8           | 3  | 12 do                                  | 151 00   |
| Lebanon et Moorefield                               | J. Sinclair    | Cheval ou voit. | 7           | 2  | 12 do                                  | 75 00    |
| Lenster et Roblin                                   | T. Brown       | do              | 9           | 3  | 12 do                                  | 198 32   |
| Leitrim et station de chemin de fer                 | H. Cowan       | Facultatif      | 6½          | 1  | 12 do                                  | 38 00    |
| Lemieux et Riceville                                | A. Chesser     | do              | 5½          | 6  | 12 do                                  | 155 00   |
| Lemoyne et Stouffville                              | P. Macklem     | do              | 10          | 6  | 12 do                                  | 350 00   |
| Leskard et Newcastle                                | J. M. Jackson  | En voiture      | 4           | 2  | 12 do                                  | 52 48    |
| Leskard et New Park                                 | R. Fuller      | do              | 4           | 6  | 4 do (jusqu'au 31 juil. 1886)          | 5 00     |
| Leithridge et station de chemin de fer              | G. A. Lehman   | Facultatif      | 4½          | 2  | 4 do do                                | 46 00    |
| Leithridge et Sparrow Lake                          | A. Wianko      | do              | 6           | 1  | 12 do                                  | 30 00    |
| Lether Keny et Rockingham                           | J. Gallagher   | Cheval ou voit. | 7           | 2  | 12 do                                  | 70 00    |
| Litcote et station de chemin de fer                 | S. Duncan      | Cheval ou voit. | 4½          | 1  | 12 do                                  | 40 00    |
| Lily Oak et Manitowaning                            | H. McLaughlin  | do              | 3           | 1  | 12 do                                  | 35 00    |
| Lime Bank et station de chemin de fer               | F. Bruce       | do              | 32          | 3  | 9 do (dep. le 1er sept. 1886)          | 59 00    |
| Lime Lake et Marlbank                               | J. Hardy       | do              | 4           | 3  | 3 do (dep. le 1er juillet 86)          | 35 00    |
| Lime Lake et Tamworth                               | J. Henderson   | do              | 12          | 3  | 3 do (jusqu'au 30 juin 1886)           | 12 50    |
| Linderoode et Presque Isle                          | G. Shaw        | En voiture      | 5           | 1  | 6 do depuis le do                      | 20 00    |
| do  | do             | do              | 5           | 1  | 6 do                                   | 320 00   |
| Lindsay et station de chemin de fer Midland         | B. Gunigle     | A pied          | 3           | 36 | 12 do                                  | 70 00    |
| Lindsay et station de chemin de fer Victoria        | H. Workman     | Facultatif      | 3           | 6  | 12 do (jusqu'au 30 juin 1886)          | 41 67    |
| Lindsay et boîtes aux lettres des rues              | J. Cooper      | do              | 18          | 2  | 9 do depuis le do (voir service d'eau) | 181 60   |
| do  | S. Byrne       | do              | 18          | 9  | 9 do                                   | 135 00   |
| Lindsay et Sturgeon Point                           | G. Urquhart    | Cheval ou voit. | 12          | 1  | 6 do                                   | 398 00   |
| Linton et Lloydtown                                 | W. Rolling     | Facultatif      | 3½          | 6  | 12 do                                  | 55 00    |
| Lindwood et St. Jacobs                              | F. A. Baker    | do              | 12          | 3  | 12 do                                  | 24 00    |
| Lion's Head et Warton                               | L. Byatt       | do              | 2           | 2  | 12 do                                  | 50 00    |
| Lisbon et Wellesley                                 | P. Glebe       | do              | 55 a. et r. | 2  | 12 do                                  | 249 48   |
| Lisburn et Ripley                                   | B. Teskey      | Cheval ou voit. | 2½          | 12 | 12 do                                  | 119 00   |
| Lisle et station de chemin de fer                   | R. Wade        | do              | 11          | 12 | 12 do                                  | 100 25   |
| Listowel et Moleworth                               | S. Loughred    | Facultatif      | 3           | 18 | 3 do (moins l'amende)                  | 125 00   |
| Listowel et station de chemin de fer W. G. et B.    | C. Hacking     | do              | 3           | 18 | 3 do (jusqu'au 31 déc. 1886)           | 27 50    |
| Listowel et station de chemin de fer G. B. et L. E. | do             | do              | 2           | 12 | 12 do                                  | 85 00    |
| do  | do             | do              | 2           | 12 | 12 do                                  | 55 00    |
| Little Britain et station de chemin de fer          | R. Wills       | En voiture      | 168         | 2  | 1 Saison, 1886-87                      | 1,464 00 |
| Little Britain et Valenue                           | R. W. Roach    | Facultatif      | 168         | 2  | 1 mois (jusqu'au 30 avril 1886)        | 337 50   |
| Little Current et Sault Ste. Marie                  | W. H. Plummer  | do              | 76          | 2  | 2 do                                   |          |
| Little Current et Shegrynall                        | H. May         | do              | 168         | 2  | 2 do                                   |          |
| Little Current et Sudbury                           | W. Gibbons     | do              | 76          | 2  | 2 do                                   |          |

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                                 | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                    | Montant.  |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|-----------------------------|-----------|
| Little Current et Sudbury                        | W. Peters              | Facultatif         | 76                  | 2                              | Partie de la saison 1886-87 | \$ 975.00 |
| Littlewood et Tempo                              | W. H. May              | Cheval ou volt.    | 3                   | 2                              | 12 mois                     | 40.00     |
| Loch Garry, Maxwell et station de chemin de fer. | A. J. Kennedy          | En voiture.        | 11 et               | 6                              | do                          | 484.00    |
| Loch Winnoch et station de chemin de fer.        | R. Storie              | do                 | 12                  | 6                              | do                          | 60.00     |
| Londeshoro et station de chemin de fer.          | J. Bell                | Facultatif         | do                  | 12                             | do                          | 81.40     |
| do   | do                     | do                 | do                  | 12                             | do                          | 38.50     |
| London et London, East                           | P. Allaster            | En voiture.        | 1                   | 21                             | do                          | 145.00    |
| London et Lucan                                  | D. Anderson            | do                 | 1                   | 6                              | do                          | 450.00    |
| London et Nairn                                  | A. M. Conway           | do                 | 2                   | 3                              | do                          | 300.00    |
| London et Odell                                  | F. Tomlinson           | Facultatif         | 22                  | 3                              | do                          | 41.67     |
| do   | do                     | do                 | 22                  | 2                              | do                          | 9.17      |
| do   | do                     | do                 | 12                  | 12                             | do                          | 90.00     |
| London et Petersville                            | T. Barham              | En voiture         | 12                  | 12                             | do                          | 200.00    |
| London et station de chemin de fer.              | Hendrie et Cie.        | Facultatif         | 24                  | 12                             | do                          | 18.25     |
| London et boîtes aux lettres des rues.           | M. O'Meara             | do                 | 12                  | 12                             | do                          | 40.00     |
| Longford Mills et station de chemin de fer.      | W. Thomson             | do                 | 24                  | 12                             | do                          | 50.00     |
| Longford Station et Rama                         | J. McPherson           | do                 | 6                   | 12                             | do                          | 63.00     |
| Long Lake et Mountain Grove.                     | J. Bender              | do                 | 2                   | 9                              | do                          | 10.06     |
| Longville, Morewood et South Indian.             | L. Mahen               | do                 | 1                   | 12                             | do                          | 100.00    |
| Lonsdale et Marysville                           | J. Putnam              | Cheval ou volt.    | 4                   | 3                              | do                          | 58.50     |
| L'Orignal et station de chemin de fer.           | Lee et Seguin          | Facultatif         | 3                   | 6                              | do                          | 60.00     |
| do   | do                     | do                 | 3                   | 12                             | do                          | 234.75    |
| do   | do                     | do                 | 8                   | 1                              | do                          | 15.00     |
| Lorimer Lake et McKellar                         | F. B. Ferris           | En voiture         | 1                   | 12                             | do                          | 45.00     |
| Lorneville et station de chemin de fer.          | T. Morrison            | Facultatif         | 12                  | 9                              | do                          | 80.00     |
| do   | U. Michener            | do                 | 6                   | 12                             | do                          | 200.00    |
| Lowbar ks et Boulton Ditch Crossing              | L. McDonald            | Cheval ou volt.    | 7                   | 6                              | do                          | 280.80    |
| Lowville et Milton                               | H. Hodgins             | En voiture         | 3                   | 18                             | do                          | 117.00    |
| Lucan et McGillivray                             | do                     | do                 | 3                   | 6                              | do                          | 48.95     |
| Lucan et station de chemin de fer.               | W. Porte               | Facultatif         | do                  | 30                             | do                          | 313.00    |
| Lucan et station de chemin de fer                | W. Mellis              | do                 | 1                   | 6                              | do                          | 15.60     |
| Lucknow et station de chemin de fer.             | A. Kendrick            | do                 | 3                   | 6                              | do                          | 47.00     |
| do   | J. Baird               | do                 | 3                   | 2                              | do                          | 12.50     |
| do   | A. Booth               | do                 | 2                   | 5                              | do                          | 24.58     |
| Lyn et Union Spring                              | J. Baird               | do                 | 6                   | 1                              | do                          | 40.00     |
| do   | G. Ambury              | do                 | 8                   | 6                              | do                          | 168.00    |
| Lynch Lake et Sandridge                          | W. D. Withere          | Cheval ou volt.    | do                  | do                             | do                          | do        |
| Lynhurst et Seeley's Bay                         | do                     | do                 | do                  | do                             | do                          | do        |

|  |                    |                   |          |    |    |        |
|--|--------------------|-------------------|----------|----|----|--------|
| Lynedoch et Wycombe                                | A. Wilson          | Facultatif        | 31       | 2  | do | 35.00  |
| Lynn Valley et station de chemin de fer.           | E. Edmonds         | do                | 2        | 12 | do | 25.00  |
| Lynville et station de chemin de fer.              | A. L. Wilson       | do                | 2        | 6  | do | 45.53  |
| do   | A. A. Stewart      | do                | 2        | 6  | do | 49.50  |
| McCready et Newbury                                | G. Leach           | Cheval ou volt.   | 5        | 2  | do | 60.00  |
| do   | D. Sicksteel       | Facultatif        | 1        | 12 | do | 37.76  |
| do   | F. A. Reame        | do                | 14       | 9  | do | 12.33  |
| McLean et Fiesheron Road                           | D. G. McParlane    | En voiture        | 8        | 6  | do | 70.00  |
| Mabely et station de chemin de fer.                | J. Morrow          | do                | 1        | 3  | do | 13.00  |
| Mackie's Station et station de chemin de fer.      | J. Dunlop          | Facultatif        | 1        | 6  | do | 40.00  |
| Mackville et station de chemin de fer.             | do                 | do                | 1        | 12 | do | 25.01  |
| Madoc et station de chemin de fer.                 | C. McLean          | Cheval ou volt.   | 8        | 3  | do | 180.00 |
| Madoc et station de chemin de fer Midland.         | N. McWilliams      | A pied ou en volt | 14       | 6  | do | 55.00  |
| Madoc et station de chemin de fer Central Ontario. | S. Barrum          | En voiture        | 7        | 6  | do | 160.00 |
| do   | R. Allt            | do                | 12       | 12 | do | 62.60  |
| do   | S. C. Ranson       | do                | 12       | 8  | do | 208.00 |
| do   | C. O. Theodor      | Facultatif        | 15       | 3  | do | 416.00 |
| do   | T. G. Pearce       | do                | 34       | 6  | do | 780.00 |
| do   | A. Best            | En voiture        | 7        | 1  | do | 35.32  |
| do   | do                 | do                | 21       | 2  | do | 48.00  |
| do   | T. Moran           | do                | 4        | 3  | do | 125.20 |
| do   | A. Johnston        | Facultatif        | 4        | 3  | do | 65.00  |
| do   | J. Nun, jun.       | Cheval ou volt.   | 5        | 2  | do | 46.80  |
| do   | J. Herbinson       | do                | 5        | 3  | do | 40.00  |
| do   | G. Richardson      | do                | 12       | 2  | do | 173.00 |
| do   | T. Whyte           | do                | 13       | 3  | do | 35.00  |
| do   | S. Seales          | Facultatif        | 4        | 2  | do | 26.00  |
| do   | J. Gibson          | Cheval ou volt.   | 22 et r. | 3  | do | 50.00  |
| do   | J. Ambery          | do                | 12       | 6  | do | 321.00 |
| do   | H. Garrick         | do                | 12       | 12 | do | 230.00 |
| do   | H. Harper          | do                | 2        | 3  | do | 108.00 |
| do   | H. McLaughlin      | do                | 3        | 12 | do | 132.00 |
| do   | W. Hicks           | do                | 12       | 12 | do | 250.00 |
| do   | A. Wooding         | do                | 6        | 12 | do | 379.00 |
| do   | W. H. Johnston     | do                | 6        | 12 | do | 122.07 |
| do   | J. Rupert          | A pied            | 14 et r. | 6  | do | 39.11  |
| do   | G. Montgomery, sen | Facultatif        | 5        | 12 | do | 96.00  |
| do   | J. Melville        | Cheval ou volt.   | 18       | 1  | do | 30.00  |
| do   | J. H. Billing      | do                | 1        | 3  | do | 60.00  |
| do   | G. Windor          | Facultatif        | 7        | 1  | do | 27.50  |
| do   | J. McParlane       | En voiture        | 11       | 3  | do | 77.00  |
| do   | W. A. Brown        | Facultatif        | 2        | 12 | do | 75.00  |
| do   | A. Turner          | do                | 24       | 3  | do | 22.75  |
| do   | E. Darcey          | do                | 8        | 3  | do | 119.00 |
| Markdale et Traverston                             | do                 | do                | do       | do | do | do     |

ETAT N° 2, A.—Suite.

DETAILS des paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                                      | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                        | Montant. |
|---|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------------------|----------|
|   |                        |                    |                     |                                |                                 | \$ cts.  |
| Markham et station de chemin de fer.                  | F. G. Percy            | Cheval ou voit.    | 3                   | 24                             | 12 mois (dep. le 1er août 1886) | 166 50   |
| Markville et Tenby Bay                                | B. P. Fuller, jeune    | Facultatif         | 13                  | 1                              | do (jusqu'au 30 juin 1886)      | 43 33    |
| Markbank et Tenworth                                  | W. Purley              | Cheval ou voit.    | 7                   | 3                              | do depuis le do                 | 23 40    |
| do  | do                     | do                 | 8                   | 3                              | do (dep. le 1er août 1886)      | 146 25   |
| do  | N. McWilliams          | En voiture         | 22                  | 12                             | do                              | 83 33    |
| Marmora et station de chemin de fer.                  | do                     | do                 | 16                  | 6                              | do                              | 400 00   |
| Marmora et Stirling                                   | D. H. Vansickle        | do                 | 7                   | 1                              | do (jusqu'au 30 sept. '86)      | 25 00    |
| do  | do                     | do                 | 9                   | 1                              | do (depuis le 1er nov. 1886)    | 20 83    |
| Marmora et Wariston                                   | J. A. Allen            | Facultatif         | 32                  | 18                             | do                              | 130 00   |
| do  | do                     | do                 | 1                   | 18                             | do                              | 200 00   |
| Marshville et station de chemin de fer.               | W. M. O'neil           | do                 | 1                   | 18                             | do                              | 75 00    |
| Matawa et station de chemin de fer.                   | E. J. Smith            | do                 | 1                   | 18                             | do                              | 156 50   |
| Maxville et station de chemin de fer.                 | D. A. McArthur         | En voiture         | 15                  | 6                              | do (depuis le 1er oct. 1886)    | 100 00   |
| Maxville et Rievile                                   | V. Legee               | Cheval ou voit.    | 7                   | 6                              | do (jusqu'au 30 sept. 1886)     | 75 00    |
| do  | S. Vezina              | Facultatif         | 5                   | 2                              | do                              | 230 00   |
| Maxville et Saint-Isidore de Precourt.                | J. M. Burk             | do                 | 31                  | 4                              | do (jusqu'au 31 juil. 1886)     | 666 66   |
| Maxwell et Warsham                                    | W. H. Jarman           | do                 | 31                  | 6                              | do                              | 118 91   |
| do  | do                     | do                 | 31                  | 12                             | do                              | 150 00   |
| Maynooth et Ormsby                                    | C. W. Switzer          | Cheval ou voit.    | 20                  | 6                              | do                              | 150 00   |
| Meadowdale et station de chemin de fer.               | J. F. Leavens          | Facultatif         | 2                   | 24                             | do                              | 200 00   |
| Meaford et Owen Sound                                 | S. Paul                | Cheval ou voit.    | 22 a. et r.         | 2                              | do                              | 49 83    |
| Meaford et station de chemin de fer.                  | J. H. Delece           | do                 | 15                  | 3                              | do (jusqu'au 28 février 1887)   | 78 66    |
| Meaford et Walter's Falls                             | E. W. Hoiditch         | Facultatif         | 22 a. et r.         | 1                              | do (jusqu'au 31 jan. 1887)      | 6 68     |
| Meunoma et South River                                | do                     | do                 | 5                   | 2                              | do                              | 68 64    |
| Meunoma et Uplands                                    | A. Egger               | do                 | 5                   | 6                              | do                              | 30 00    |
| Meunoma et Watkeny                                    | J. Brown               | do                 | 5                   | 6                              | do                              | 30 00    |
| Melanchon et station de chemin de fer.                | H. Scott               | do                 | 1                   | 3                              | do (jusqu'au 31 déc. 1886)      | 30 00    |
| Melanchon et station de chemin de fer.                | A. S. Hopper           | do                 | 8                   | 3                              | do                              | 30 00    |
| Mervile et Ottawa                                     | J. A. Hopper           | Cheval ou voit.    | 8                   | 3                              | do                              | 300 00   |
| do  | do                     | do                 | 9                   | 6                              | do                              | 75 00    |
| Merrickville et station de chemin de fer Irish Creek. | D. Crozier             | do                 | 5                   | 2                              | do                              | 90 00    |
| Merritt et Verney                                     | J. G. Wilson           | Facultatif         | 55                  | 1                              | do (depuis le 1er jan. 1887)    | 123 00   |
| Michigan River et Ile Michipicoten                    | W. Spencer             | Cheval ou voit.    | 5                   | 6                              | do                              | 119 48   |
| Middlemiss et Wendigo                                 | J. Greaves             | En voiture         | 5                   | 24                             | do                              | 120 00   |
| Midland et Pentangushene Station.                     | J. Smith               | Facultatif         | 1                   | 12                             | do                              | 80 00    |
| Midland et station de chemin de fer.                  | T. B. Gladstone        | A pied             | 10                  | 12                             | do                              | 174 00   |
| Midway et station de chemin de fer.                   | G. Herring             | Cheval ou voit.    | 10                  | 6                              | do                              | 75 00    |
| Milford et Fricton                                    | D. Wellbanks           | do                 | 10 1/2              | 2                              | do                              | 75 00    |
| Milford et Point Traverse                             | G. Ferguson            | do                 | 10 1/2              | 2                              | do                              | 75 00    |

| Nom de la route.                               | Nom de l'entrepreneur.         | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                        | Montant. |
|--|--------------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------------------|----------|
|  |                                |                    |                     |                                |                                 | \$ cts.  |
| Milbank et Stratford                           | W. Strachan                    | Facultatif         | 6                   | 12                             | Voyage spécial.                 | 5 00     |
| Milbank Station et Morningdale Mills           | do                             | do                 | 6                   | 12                             | 12 mois (dep. le 1er août 1886) | 275 00   |
| Milbridge et station de chemin de fer.         | R. M. Norman                   | do                 | 8                   | 6                              | do                              | 40 00    |
| Milbrook et boîtes aux lettres des rues        | W. Williams                    | do                 | 8                   | 6                              | do                              | 50 00    |
| Milbrook et Mount Pleasant                     | J. Armstrong                   | do                 | 8                   | 6                              | do                              | 263 00   |
| Milbrook et station de chemin de fer           | G. et H. Campbell (exécuteurs) | A pied ou en voit  | 1                   | 30                             | do (jusqu'au 31 déc. 1886)      | 210 93   |
| do   | do                             | do                 | 2                   | 30                             | do depuis le do                 | 69 30    |
| Mille Roches Station et Moulinette             | W. Vance                       | Facultatif         | 1                   | 12                             | do (jusqu'au 30 juin 1886)      | 30 00    |
| do   | S. Forsyth                     | do                 | 3                   | 12                             | do                              | 74 00    |
| Millington et Uptergrove Station               | A. P. McDonald                 | En voiture         | 3                   | 12                             | do                              | 60 00    |
| Milton et station de chemin de fer C. V.       | J. McIntosh                    | A pied ou en voit  | 1                   | 12                             | do (jusqu'au 31 déc. 1886)      | 17 50    |
| do   | do                             | do                 | 2                   | 18                             | do                              | 60 00    |
| Milton et station du chemin de fer N. et N.-O. | do                             | do                 | 2                   | 12                             | do                              | 124 80   |
| Milverton et station de chemin de fer.         | W. H. Dorland                  | Facultatif         | 1                   | 12                             | do                              | 225 00   |
| Milverton Station et Topping                   | E. Taylor                      | Cheval ou voit.    | 6                   | 6                              | do                              | 55 00    |
| Missosa et Orton                               | L. Clavure                     | Facultatif         | 4                   | 3                              | do                              | 149 00   |
| Min demoya et Takkumah                         | B. Tracey                      | do                 | 27                  | 1                              | do                              | 120 00   |
| Minesing et Kuseilton                          | S. Sloan                       | do                 | 2                   | 6                              | do                              | 100 16   |
| Mitchell et station de chemin de fer           | J. Campbell                    | do                 | 8                   | 3                              | do                              | 151 25   |
| Mitchell et station de chemin de fer           | J. Cole                        | do                 | 8                   | 2                              | do                              | 120 00   |
| Mitchell's Bay et Oungath                      | A. P. Atkins                   | Cheval ou voit.    | 8                   | 6                              | do (depuis le 1er mai 1886)     | 47 50    |
| Moira et Plainfield                            | M. H. Dean                     | do                 | 8                   | 3                              | do                              | 62 50    |
| do   | do                             | do                 | 8                   | 3                              | do                              | 30 00    |
| Moitke et Neustadt                             | R. Lang                        | Facultatif         | 3                   | 12                             | do                              | 30 00    |
| Moneyore et Reslin                             | J. Thompson                    | do                 | 6 1/2               | 1                              | do                              | 488 48   |
| Mono Centre et Orangeville                     | L. Sanderson                   | Cheval ou voit.    | 31 1/2 a.           | 6                              | do                              | 343 00   |
| Mono Mills et Mono Road Station                | T. Bird                        | En voiture         | 9                   | 6                              | do                              | 4 00     |
| Mono Road Station et station de chemin de fer  | J. Judge                       | Facultatif         | 5                   | 6                              | do                              | 104 00   |
| Montrose et Port-Robinson                      | A. Weistead                    | do                 | 10                  | 3                              | do                              | 24 59    |
| Moore et station de chemin de fer              | J. A. Morrison                 | do                 | 12                  | 5                              | do 28 jrs. (dep. le 4 oct. 86)  | 60 00    |
| Moorefield et station de chemin de fer         | D. Stark                       | do                 | 12                  | 12                             | do                              | 493 00   |
| Moose Creek et Moulinette                      | D. Stark                       | do                 | 18                  | 6                              | do                              | 398 00   |
| Morewood et station de chemin de fer           | J. Cochran                     | En voiture         | 15                  | 6                              | do                              | 249 00   |
| Morrisburg et Thamesville                      | W. J. Walters                  | Facultatif         | 3                   | 6                              | do                              | 313 00   |
| Morrisburg et West Winche ter                  | S. Coons                       | En voiture         | 17                  | 6                              | do                              | 60 00    |
| Morrisburg et station d-chemin de fer          | J. I. Hobson                   | Facultatif         | 10                  | 12                             | do                              | 130 00   |
| Motherwell et Sainte-Marie                     | W. Roger                       | Cheval ou voit.    | 11 1/2              | 2                              | do                              | 30 00    |
| Mountain Grove et Parham                       | H. Snerbick                    | do                 | 100                 | 3                              | do (jusqu'au 30 juin 1886)      | 15 00    |
| Mountain Grove et station de chemin de fer     | A. McDonald                    | Facultatif         | 100                 | 2                              | do (jusqu'au 31 déc. 1886)      | 56 50    |
| Mount Albert et station de chemin de fer       | P. Reynolds                    | do                 | 12                  | 9                              | do                              | 18 50    |
| do   | J. Roseman                     | do                 | 12                  | 3                              | do                              | 98 00    |
| do   | H. H. Davis                    | do                 | 12                  | 2                              | do                              | 187 80   |
| Mount Albion et Rymal Station                  | J. Coyne                       | En voiture         | 12 et 24            | 6                              | do 25 jrs. (jusq. 25 jan. '86)  | 163 89   |
| Mount Forest et station de chemin de fer       | A. Ardley                      | do                 | 6                   | 2                              | do                              | 51 45    |
| Mount Sherwood et Ottawa                       | do                             | do                 | 6                   | 2                              | do                              | 1 00     |
| Mull et station de chemin de fer               | N. Watson                      | Facultatif         | 6                   | 2                              | do                              | 1 00     |





ÉTAT N° 2, A.—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                                   | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                    | Montant. |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|-----------------------------|----------|
|  |                        |                    |                     |                                |                             | \$ cts   |
| Onawetken et Tuscarora                             | J. McKelvey            | En voiture         | 34                  | 3                              | (jusqu'au 30 juin 1886)     | 28 75    |
| do   | J. Porter              | do                 | 34                  | 3                              | do                          | 75 00    |
| Oil City et Wheeler                                | J. Gallyway            | Facultatif         | 64                  | 2                              | do                          | 75 00    |
| Oil City, station de chemin de fer et Oil Springs  | J. W. Cases            | do                 | 24                  | 12                             | do                          | 270 00   |
| Oides-tie et station de chemin de fer              | M. McCarthy            | Cheval ou voit.    | 4                   | 3                              | do                          | 140 00   |
| Olinda et Ruthven                                  | J. Hill                | do                 | 23                  | 6                              | do                          | 100 00   |
| Oliver et Thorndale                                | J. G. McLeod           | Facultatif         | 6                   | 2                              | do                          | 100 00   |
| Oliver's Ferry et station de chemin de fer         | D. McTavish            | Cheval ou voit.    | 54                  | 6                              | 13 jrs. (jusq. 30 nov. '86) | 80 72    |
| do   | W. McQue               | do                 | 54                  | 6                              | depuis le do                | 35 00    |
| Olivet et Rothsay                                  | J. Tremain             | do                 | 4                   | 2                              | do                          | 250 00   |
| Omense et station de chemin de fer                 | R. Grandy              | do                 | 17                  | 2                              | do                          | 30 00    |
| Ompah Station et station de chemin de fer          | A. Wright              | do                 | 20 vgs.             | 4                              | (depuis le 1er déc. 1886)   | 4 00     |
| Onceta et station de chemin de fer                 | J. A. Munny            | do                 | 11                  | 6                              | (jusqu'au 30 juin 1886)     | 24 96    |
| do   | do                     | do                 | 11                  | 6                              | depuis le do                | 93 75    |
| Onondago et station de chemin de fer               | L. Buckwell            | do                 | 11                  | 6                              | (jusqu'au 31 déc. 1886)     | 109 55   |
| do   | R. Mann                | do                 | 11                  | 18                             | do                          | 86 58    |
| Orangeville  | do                     | do                 | 24                  | 9                              | do                          | 66 59    |
| do   | G. V. T. G. et B.      | do                 | 9                   | 43                             | depuis le do                | 66 00    |
| Orangeville  | do                     | do                 | 5                   | 2                              | (jusqu'au 31 déc. 1886)     | 22 00    |
| Orangeville et Vanatter                            | J. O. Reid             | do                 | 5                   | 2                              | do                          | 70 00    |
| do   | M. J. Glover           | do                 | 5                   | 2                              | do                          | 38 58    |
| Oranmore et Spence                                 | H. Nelson              | do                 | 12                  | 6                              | do                          | 176 00   |
| Orollia, chemins de fer Midland et N. et N.-W.     | S. McElroy             | do                 | 24                  | 12                             | do                          | 330 00   |
| Orollia et station du chemin de fer du Grand-Tronc | W. Jackson             | do                 | 24                  | 12                             | do                          | 116 67   |
| Orollia et station du chemin de fer Northern       | J. Harvie              | do                 | 16                  | 6                              | (jusqu'au 31 août 1886)     | 66 28    |
| Orollia et Scbrigat                                | J. Dunn                | do                 | 12                  | 6                              | depuis le do                | 93 33    |
| Orians et Ottawa                                   | H. Dupuis              | do                 | 12                  | 6                              | do                          | 5 00     |
| do   | do                     | do                 | 12                  | 6                              | do                          | 40 00    |
| Ormsby et station de chemin de fer                 | G. Jarman              | A pied             | 5                   | 1                              | (depuis le 1er août 1886)   | 56 00    |
| Ormsby et Thonet                                   | J. Christie            | Facultatif         | 5                   | 1                              | (jusqu'au 30 sept. 1886)    | 50 00    |
| do   | J. W. McKilloan        | do                 | 5                   | 2                              | do                          | 120 00   |
| Oro Station et station de chemin de fer            | A. Douglas             | do                 | 6                   | 12                             | do                          | 120 00   |
| Orton et station de chemin de fer                  | W. Morhey              | do                 | 12                  | 12                             | do                          | 6 25     |
| Orwell et station de chemin de fer                 | F. Sutherland          | do                 | 8                   | 2                              | do                          | 6 25     |
| Oseota et Stafford                                 | R. B. Childerhose      | do                 | 8                   | 2                              | (jusqu'au 30 avril 1886)    | 128 33   |
| do   | D. Childerhose         | do                 | 8                   | 3                              | do                          |          |

|   |                 |                 |            |    |                                 |          |
|---|-----------------|-----------------|------------|----|---------------------------------|----------|
| Osgoode Station et Russell                  | J. Drew         | En voiture      | 214        | 6  | do                              | 555 16   |
| Osgoode Station et West Winchester          | J. McKecher     | do              | 22         | 6  | do                              | 500 00   |
| Oshawa et Raftan                            | W. H. Thomas    | do              | 151        | 6  | do                              | 360 00   |
| Ossian et Sarnia                            | F. B. Rudd      | do              | 9          | 3  | do                              | 344 00   |
| Oso Station et Zealand                      | W. Armstrong    | Facultatif      | 24         | 2  | do                              | 45 00    |
| Ottawa, division d.                         | do              | do              | do         | 2  | Voyages spéciaux; chemin de fer |          |
| Ottawa et ministère des postes              | E. Batterton    | En voiture      | 1          | 18 | obstrué par la neige            | 91 50    |
| Ottawa et stations du ch. O. A. et C. du P. | B. D'Arpentigny | do              | 1          | 18 | do                              | 469 60   |
| Ottawa et stations de chemin de fer         | F. McKennas     | Diligence       | 20         | 12 | do                              | 753 80   |
| Ottawville et Richmond                      | H. Stelly       | En voiture      | 11         | 12 | do                              | 2,725 00 |
| Oungah et Wallaceburg                       | J. B. McDonell  | do              | 32         | 6  | do                              | 36 55    |
| Overton et Robin                            | W. Paul         | Cheval ou voit. | 92         | 2  | do                              | 60 00    |
| Owen Sound et station de chemin de fer      | W. M. Matthew   | Facultatif      | 2          | 24 | do                              | 260 00   |
| Owen Sound et boîtes aux lettres des rues   | E. Millor       | do              | 2          | 18 | do                              | 185 00   |
| Owen Sound et Tara                          | J. Morden       | En voiture      | 2          | 6  | do                              | 548 00   |
| Owenden et Wiarton                          | J. Crandon      | Cheval ou voit. | 3          | 6  | do                              | 120 00   |
| Oxford Station et station de chemin de fer  | G. L. Cook      | Facultatif      | 7          | 3  | (jusqu'au 30 sept. 1886)        | 14 04    |
| do  | do              | do              | 7          | 3  | depuis le do                    | 16 00    |
| Paisley et station de chemin de fer         | R. Cruickshank  | do              | 164        | 24 | do                              | 115 00   |
| Pakenham et Panmure                         | G. McOintion    | do              | 20         | 6  | do                              | 380 00   |
| Pakenham et station de chemin de fer        | R. Clark        | Cheval ou voit. | 8          | 6  | do                              | 219 00   |
| Palmer Rapids et Rockingham                 | W. Manon        | Facultatif      | 8          | 25 | do                              | 178 00   |
| Palmer Rapids et Wingle                     | J. Wingie       | do              | 6          | 1  | do                              | 50 00    |
| Palmerston et station de chemin de fer      | T. W. Johnston  | do              | 1          | 36 | do                              | 45 00    |
| Paris et station de chemin de fer           | G. L. Newell    | En voiture      | 1          | 20 | do                              | 170 00   |
| Parkdale et station de chemin de fer        | W. Gray         | Facultatif      | 1          | 6  | do                              | 338 04   |
| Park Head et station de chemin de fer       | F. Pattison     | do              | 18         | 12 | do                              | 90 00    |
| Parkhill et station de chemin de fer        | F. Donley       | do              | 18         | 6  | do                              | 40 00    |
| Parkhill et Strathroy                       | J. T. Harvie    | do              | 25         | 6  | do                              | 350 00   |
| Parry Sound et Rossant                      | G. Gouits       | En voiture      | 8          | 6  | do                              | 600 00   |
| Pasfifio et station de chemin de fer        | T. G. Pearce    | Facultatif      | 11         | 6  | do                              | 25 00    |
| Pearceley et Sandridge                      | J. Ferguson     | Cheval ou voit. | 11         | 1  | 26 jrs (dep. le 6 déc. '86)     | 20 84    |
| Pelée, (le), Sud, et Ile Pelée              | M. Beaire       | Facultatif      | 17         | 3  | (depuis le 1er sept. '86)       | 43 75    |
| Pembroke et station de chemin de fer        | J. Chabot       | do              | 17         | 24 | (jusqu'au 30 juin 1886)         | 300 00   |
| do  | H. Roy          | do              | 17         | 6  | depuis le do                    | 100 00   |
| Pendleton et station de chemin de fer       | J. Smith        | do              | 15 a et L. | 6  | do                              | 375 00   |
| Pensanguethene et station de chemin de fer  | H. Wilson       | do              | 15 a et L. | 12 | do                              | 74 00    |
| Pennisia Harbor et station de chemin de fer | J. Dobson       | do              | 7          | 6  | do                              | 130 00   |
| Perrville et Tottenham                      | T. Irwin        | do              | 2          | 9  | do                              | 172 20   |
| Perrich Station et station de chemin de fer | J. J. Morrow    | do              | 7          | 2  | (jusqu'au 31 déc. 1886)         | 91 50    |
| do  | J. Allan        | do              | 7          | 6  | depuis le do                    | 12 50    |
| Perth et Rosemont                           | M. Stanley      | Cheval ou voit. | 36         | 12 | (et ar.; mois l'amén.)          | 285 00   |
| Perth et station de chemin de fer           | do              | do              | 36         | 12 | (jusqu'au 30 sept. 1886)        | 387 05   |
| Perth et Stanleyville                       | do              | do              | 36         | 6  | do                              | 29 00    |

ETAT N° 2, A—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                                 | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport.  | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                         | Montant. |
|--|------------------------|---------------------|---------------------|--------------------------------|----------------------------------|----------|
| Perth et Stanleyville.....                       | M. Stanley.....        | Cheval ou voit..... | 9 1/2               | 2                              | 6 mois (depuis le 1er oct. 1886) | 58 00    |
| do do.....                                       | P. McParland.....      | do do.....          | 9 1/2               | 2                              | do (depuis le 1er jan. 1887)     | 21 00    |
| Perth et Tennesson.....                          | W. Devlin.....         | do do.....          | 10                  | 1                              | 12 do (jusqu'au 30 juin 1886)    | 78 00    |
| Perth et Westport.....                           | A. Hoben.....          | En voiture.....     | 23 1/2              | 2                              | 3 do depuis le do                | 131 25   |
| do do.....                                       | A. P. Palmer.....      | do do.....          | 23                  | 2                              | 9 do                             | 80 00    |
| Petawawa et station de chemin de fer.....        | V. Devine.....         | Facultatif.....     | 1 1/2               | 3                              | 12 do                            | 583 37   |
| Peterboro' et stations de chemin de fer.....     | J. Buller.....         | En voiture.....     | 1 1/2               | 60 et 31                       | 12 do                            | 276 00   |
| Peterboro' et Warsaw.....                        | P. Kennedy.....        | Cheval ou voit..... | 16                  | 6                              | 3 do (jusqu'au 30 juin 1886)     | 91 25    |
| do do.....                                       | G. Nadingt.....        | do do.....          | 12                  | 6                              | 9 do de puis le do               | 288 50   |
| do do.....                                       | F. Kranet.....         | do do.....          | 2                   | 6                              | 12 do                            | 125 00   |
| Petersburg et St. Agatha.....                    | J. Raibet.....         | do do.....          | 2                   | 21                             | 13 do                            | 100 00   |
| Petrolia et station de chemin de fer.....        | P. Barclay.....        | Facultatif.....     | 4 1/2               | 2                              | 12 do                            | 75 00    |
| Petrolia et Wilsoncroft.....                     | J. L. Wilson.....      | do do.....          | 4 1/2               | 3                              | 9 do (jusqu'au 31 déc. 1886)     | 60 00    |
| Phelpsion et Vigo.....                           | D. Gallagher.....      | Cheval ou voit..... | 5                   | 3                              | 3 do de puis le do               | 25 00    |
| do do.....                                       | do do.....             | do do.....          | 5                   | 3                              | 3 do                             | 204 00   |
| Picton et station de chemin de fer.....          | McCaw et Williams..... | Facultatif.....     | 17                  | 18                             | 12 do                            | 349 00   |
| Picton et Solmesville.....                       | H. Goodwin.....        | En voiture.....     | 6                   | 6                              | 12 do                            | 94 48    |
| Picton et West Lake.....                         | J. Hicks.....          | Cheval ou voit..... | 8                   | 3                              | 12 do                            | 60 00    |
| Pike Creek et Tecumseh.....                      | G. Bell.....           | Facultatif.....     | 2                   | 3                              | 12 do (jusqu'au 31 déc. 1886)    | 48 75    |
| Pinedale et Wick.....                            | H. Ferguson.....       | do do.....          | 4                   | 2                              | 9 do de puis le do               | 16 25    |
| do do.....                                       | D. Ferguson.....       | do do.....          | 4                   | 6                              | 12 do                            | 60 00    |
| Pine Grove et Woodbridge.....                    | R. S. Haslea.....      | Cheval ou voit..... | 1 1/2               | 6                              | 12 do                            | 120 00   |
| Pinkerton et station de chemin de fer.....       | J. Pinkerton.....      | do do.....          | 2                   | 6                              | 1 do (dep. le 1er mars 1887)     | 30 05    |
| Playfair et Perth.....                           | W. G. Cameron.....     | Facultatif.....     | 14                  | 1                              | 12 do                            | 100 00   |
| Point Alexander et station de chemin de fer..... | J. Mireau.....         | Cheval ou voit..... | 6                   | 3                              | 12 do                            | 65 00    |
| Pointe-aux-Pins et Sault-Ste-Marie.....          | H. Wood.....           | do do.....          | 9                   | 6                              | 12 do                            | 150 00   |
| Point Edward et Sarnia.....                      | T. Symington.....      | En voiture.....     | 2                   | 6                              | 12 do                            | 75 00    |
| Pomona et Priceville.....                        | D. Black.....          | Cheval ou voit..... | 5                   | 3                              | 3 do                             | 18 75    |
| Pond Mills et station de chemin de fer.....      | J. Gilmour.....        | Facultatif.....     | 3                   | 3                              | 9 do (jusqu'au 31 déc. 1886)     | 33 75    |
| Pontrepool et station de chemin de fer.....      | do do.....             | do do.....          | 3                   | 12                             | 12 do                            | 50 00    |
| Pond Mills et Winton Grove.....                  | T. H. Williamson.....  | do do.....          | 13                  | 1                              | 1 do                             | 104 00   |
| Port Hope et Rydal Bank.....                     | W. R. Smyth.....       | En voiture.....     | 25                  | 1                              | 3 do (jusqu'au 30 avril 1886)    | 16 65    |
| Port Arthur et Rabbit Mountain.....              | O. Hopkins.....        | Facultatif.....     | 3                   | 12                             | 9 do (jusqu'au 30 juin 1886)     | 78 00    |
| Port Arthur et station de chemin de fer.....     | F. S. Wiley.....       | do do.....          | 3                   | 12                             | 9 do de puis le do               | 187 50   |
| do do.....                                       | do do.....             | do do.....          | 3                   | 1                              | 11 do (depuis le 1er mai '86)    | 320 83   |
| Port Arthur et Silver Mountain.....              | O. Hopkins.....        | En voiture.....     | 42                  | 1                              | 11 do                            | 320 83   |

|  |                     |                        |        |         |                                    |        |
|--|---------------------|------------------------|--------|---------|------------------------------------|--------|
| Port Burwell et Port Rowan.....  | H. Aker.....        | do do.....             | 18     | 6       | 12 do Saison, 1886-87.....         | 475 00 |
| Port Elgin et Tara.....  | H. Fraser.....      | Facultatif.....        | 4      | 2       | 24 et 12 mois.....                 | 95 00  |
| Port Colborne et Trout Lake.....   | W. Lewis.....       | do do.....             | 4      | 6       | 12 do                              | 148 96 |
| Port Credit et station de chemin de fer.....   | J. F. Hamilton..... | do do.....             | 4      | 6       | 12 do                              | 48 96  |
| Port Dalhousie et station de chemin de fer.....                                      | F. W. Smith.....    | do do.....             | 4      | 24      | 12 do                              | 120 00 |
| Port Dover et station de chemin de fer.....  | B. Evans.....       | A pied.....            | 4      | 6 et 12 | do                                 | 100 83 |
| do do.....   | W. R. Reid.....     | Cheval ou voit.....    | 4      | 3       | 9 do (jusqu'au 31 déc. 1886)       | 53 50  |
| do do.....   | J. Bowes.....       | do do.....             | 4      | 3       | 3 do de puis le do                 | 18 75  |
| Port Elgin et station de chemin de fer.....  | T. Johnson.....     | Facultatif.....        | 16     | 6       | 12 do                              | 96 00  |
| Port Finlay et Theford.....  | A. Kimmerey.....    | do do.....             | 2      | 2       | Saison, 1886.....                  | 372 00 |
| Port Franks et Theford.....  | C. R. Adamson.....  | do do.....             | 6      | 2       | 12 mois.....                       | 45 75  |
| Port Hope et station de chemin de fer.....   | J. Caldwell.....    | En voiture.....        | 4      | 36      | 12 do                              | 200 00 |
| Port Hope et boîtes aux lettres des rues.....  | W. H. McDonald..... | Facultatif.....        | 4      | 12      | 12 do                              | 200 00 |
| Port Lambton et station de chemin de fer.....  | H. Siddall.....     | do do.....             | 2      | 12      | 5 do 28 jrs. (dep. le 4 oct. '86)  | 24 59  |
| Port Meikland et Stronness.....  | W. M. Jamieson..... | En voiture.....        | 7      | 18      | 12 do                              | 70 00  |
| Port Perry et station de chemin de fer.....  | E. Wallace.....     | do do.....             | 7      | 2       | 3 do (jusqu'au 30 juin 1886)       | 74 00  |
| do do.....   | J. Ranke.....       | Cheval ou voit.....    | 7      | 2       | 9 do de puis le do                 | 75 00  |
| Port Perry et Shirley.....   | J. Rapin.....       | do do.....             | 5 1/2  | 2       | 12 do                              | 60 00  |
| Port Perry et Uzbridge.....  | J. Wooly.....       | En voiture.....        | 12     | 6       | 12 do                              | 380 00 |
| Port Robinson et station de chemin de fer.....                                       | S. Buckner.....     | A pied.....            | 1      | 21      | 12 do                              | 150 00 |
| Port Rowan et Rowan Mills.....   | S. Bressan.....     | Facultatif.....        | 5 1/2  | 2       | 3 do (jusqu'au 30 juin 1886)       | 16 25  |
| do do.....   | do do.....          | do do.....             | 5 1/2  | 2       | 9 do de puis le do                 | 48 00  |
| Port Rowan et Simcoe.....  | L. W. Fick.....     | En voiture.....        | 21     | 6       | 12 do                              | 290 00 |
| Port Ryerse et Simcoe.....   | J. McCoy.....       | do do.....             | 5      | 3       | 12 do                              | 189 00 |
| Port Severn et Waubashene.....   | J. Hanly.....       | Facultatif.....        | 6      | 6       | 12 do                              | 166 00 |
| Port Stanley et station de chemin de fer.....  | M. Payne.....       | do do.....             | 3      | 24      | 12 do                              | 160 00 |
| Port Sydney et Uterson.....  | H. G. Ladell.....   | do do.....             | 3      | 6       | Balance de la saison, 1885-86..... | 69 00  |
| do do.....   | J. G. Duncan.....   | do do.....             | 2 1/2  | 6       | 4 do 26 jrs. (dep. le 6 déc. '86)  | 50 17  |
| Powassan Station et station de chemin de fer.....                                    | W. Nunn.....        | do do.....             | 1      | 2       | 4 do (dep. le 1er déc. 1886)       | 15 00  |
| Prescott et camp militaire.....  | C. Plumb.....       | Bat. pas. ou voit..... | 2      | 18      | 12 do Service spécial.....         | 178 24 |
| Prescott et Ogdensburg, E.-U.....  | E. Dowlsley.....    | Facultatif.....        | 2      | 18      | 12 do                              | 52 00  |
| do do.....   | E. Leslie.....      | En voiture.....        | 2      | 18      | 12 do Voyages spéciaux.....        | 8 00   |
| Prescott et station de chemin de fer.....  | W. J. Reynolds..... | do do.....             | 16 1/2 | 2       | 12 do                              | 140 85 |
| Prescott et station de chemin de fer.....  | E. Leslie.....      | Cheval ou voit.....    | 1      | 6       | 12 do                              | 133 00 |
| Prescott—station de chemin de fer St. L. et O. et station de chemin de fer G.-T..... | J. Langton.....     | do do.....             | 7      | 6       | 12 do                              | 166 50 |
| Preston et Watsego.....  | C. Kress.....       | do do.....             | 10     | 6       | 12 do                              | 600 00 |
| Prinrose et Whitfield.....   | P. Henry.....       | Facultatif.....        | 4 1/2  | 6       | 12 do                              | 166 00 |
| Prin et Albert et station de chemin de fer.....                                      | P. Hurd.....        | do do.....             | 12     | 12      | 12 do                              | 80 00  |
| do do.....   | F. Freeman.....     | do do.....             | 6      | 6       | 9 do (jusqu'au 31 jan. 1887)       | 18 74  |
| do do.....   | do do.....          | do do.....             | 2      | 1       | 12 do de puis le do                | 8 33   |
| do do.....   | do do.....          | do do.....             | 6      | 2       | 12 do                              | 60 00  |
| Putbrook et Uffington.....   | J. Crookford.....   | do do.....             | 5      | 1       | 12 do                              | 45 00  |
| Putrie Grove et Ripley.....  | H. N. Logan.....    | do do.....             | 5      | 12      | 9 do (jusqu'au 31 déc. 1886)       | 30 00  |
| Putshiel et station de chemin de fer.....  | H. Leslie.....      | do do.....             | 5      | 12      | 3 do de puis le do                 | 8 75   |

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                            | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                        | Montant. |
|---|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------------------|----------|
| Quina et Tilbury Centre.                    | T. Grievie             | Facultatif         | 5                   | 2                              | 11 mois (jusqu'au 28 fév. 1886) | \$ 68 75 |
| do  | W. L. Clark            | do                 | 5                   | 3                              | do                              | 9 37     |
| Ratho et station de chemin de fer.          | G. Steedman            | A pied             | 1 1/2               | 6                              | 12 do                           | 52 00    |
| Ravenshoe et station de chemin de fer.      | R. Hancock             | En voiture         | 4                   | 6                              | 12 do                           | 150 00   |
| Reaboro' et station de chemin de fer.       | J. Holbert             | do                 | 4                   | 12                             | do                              | 70 00    |
| Read et Shannonville                        | P. McKenny             | Cheval ou voit.    | 10                  | 6                              | 12 do                           | 225 00   |
| Red Rock et station de chemin de fer.       | N. Flanagan            | Facultatif         | 12                  | 6                              | 12 do                           | 78 25    |
| Red Rock et Vert Island.                    | do                     | do                 | 12                  | 2 et 1                         | 6 jrs (jusq. 6 nov. '86)        | 107 30   |
| Renfrew et station de chemin de fer.        | J. Smith               | do                 | 12                  | 24 et 12                       | do                              | 273 81   |
| Renton et station de chemin de fer.         | W. Renton              | do                 | 12                  | 3                              | 12 do                           | 78 00    |
| Renton et Tyrrell                           | W. Blanchard           | do                 | 12                  | 3                              | 12 do                           | 52 00    |
| Renton Station et station de chemin de fer. | T. Wilkinson           | A pied             | 12                  | 6                              | 9 do (jusqu'au 31 déc. 1886)    | 35 40    |
| Riesville et Vankleek Hill.                 | J. Rowe                | Cheval ou voit.    | 12                  | 6                              | 6 do (jusqu'au 30 sept 1886)    | 193 50   |
| Richard's Landing et Sea Gull.              | W. Young               | do                 | 6                   | 1                              | 12 do                           | 55 00    |
| Richmond Hill et station de chemin de fer.  | W. R. Proctor          | do                 | 3 1/2               | 12                             | 12 do                           | 237 88   |
| Richmond Hill et Toronto                    | J. Palmer              | Facultatif         | 16                  | 6                              | 12 do                           | 1 00     |
| Richwood et station de chemin de fer.       | W. Taylor              | do                 | 1                   | 6                              | 12 do                           | 78 25    |
| Ridgeway et station de chemin de fer.       | L. S. Hancock          | En voiture         | 1                   | 18                             | 12 do                           | 150 24   |
| Ridgeway et carrière de pierre              | R. Disher              | A pied             | 2 1/2               | 12                             | do                              | 100 00   |
| Ridgeway et Welland                         | A. House               | En voiture         | 19                  | 3                              | 12 do (depuis le 1er juin '86)  | 50 00    |
| Ripley et station de chemin de fer          | L. House               | do                 | 19                  | 3                              | 12 do                           | 248 00   |
| Ripley et Verdun.                           | D. McInnes             | Facultatif         | 12                  | 12                             | do                              | 84 00    |
| Riverside et Toronto.                       | S. Irwin               | En voiture         | 5 1/2               | 2                              | 12 do                           | 50 00    |
| Riverview et station de chemin de fer.      | H. Parry               | Facultatif         | 1 1/2               | 6                              | 12 do                           | 125 00   |
| Roblin et West Plain.                       | J. H. Peters           | do                 | 3 1/2               | 2                              | 12 do                           | 48 00    |
| Rob Roy et Shaghampton.                     | A. Sedore              | do                 | 3                   | 2                              | do (dep. le 1er janv. 1887)     | 7 50     |
| do  | J. Bannerman           | do                 | 3                   | 1                              | do (jusqu'au 30 sept. 1886)     | 30 00    |
| do  | do                     | do                 | 6                   | 2                              | do (rom. do)                    | 40 00    |
| do  | R. Shields             | do                 | 6                   | 2                              | do                              | 240 00   |
| Rockford et station de chemin de fer        | W. Lembon              | Cheval ou voit.    | 4                   | 6                              | 7 do (jusqu'au 27 nov. '86)     | 193 80   |
| do  | A. Campbell            | Facultatif         | 4                   | 6                              | do                              | 61 00    |
| Rockliffe et station de chemin de fer.      | W. H. McIntyre         | do                 | 17 1/2              | 6                              | 4 do (3 jrs, depuis do)         | 32 00    |
| Rockside et Salmonville.                    | L. Harber              | En voiture         | 300 vgs.            | 12                             | 12 do                           | 69 00    |
| Rodney et station de chemin de fer          | A. Humphrey            | A pied             | 30 perches          | 18                             | 12 do                           | 93 30    |

|   |                    |                 |          |    |                                      |        |
|---|--------------------|-----------------|----------|----|--------------------------------------|--------|
| Rosemont et Shelburne.                                | T. Henderson, jeun | En voiture      | 12       | 6  | 12 do                                | 520 00 |
| Ross et Portage-du-Fort                               | M. McLaren         | do              | 3        | 3  | do                                   | 70 00  |
| Rossau et Rosseau Falls                               | P. Mutchenbacher   | Facultatif      | 4        | 3  | do                                   | 92 00  |
| Rossau et Shannon Hall                                | J. Cook            | do              | 12 1/2   | 3  | Part. des sais., 1885-86 et 1886-87. | 78 00  |
| Rosseau et Uterson.                                   | W. Fletcher        | En voiture      | 23       | 6  | 3 do (dep. le 3 déc. '86)            | 151 25 |
| Rosseau et Sebringville.                              | C. Schmidt         | Facultatif      | 13 1/2   | 6  | (jusq. 30 sept. 1886)                | 389 00 |
| Rouge Hill et Toronto                                 | R. H. Crew         | En voiture      | 17       | 6  | do                                   | 95 00  |
| Round Plains et Waterford                             | E. H. Ramage       | do              | 4        | 3  | do                                   | 10 00  |
| Ruscom Station et station de chemin de fer.           | J. D. Mathers      | Facultatif      | 50 vgs   | 12 | 12 do                                | 200 00 |
| Russell et station de chemin de fer de South Indian.  | R. Young           | En voiture      | 10       | 6  | 12 do                                | 15 00  |
| Ruther Glen et station de chemin de fer               | C. Legris          | do              | 10       | 6  | do (jusq. 31 déc. 1886)              | 5 00   |
| do  | S. McDonald        | do              | 10       | 6  | do                                   | 225 36 |
| St. Catharines et station de chemin de fer.           | M. Iverson         | Cheval ou voit. | 1        | 24 | 12 do                                | 272 23 |
| St. Fugate et Vankleek Hill                           | X. Proulx          | En voiture      | 10       | 6  | 12 do                                | 162 75 |
| St. George et station de chemin de fer.               | A. Breckbank       | Cheval ou voit. | 1        | 24 | 12 do                                | 145 00 |
| St. Joachim, Rivière Ruscom et station de ch. de fer  | F. Pincosault      | do              | 12       | 6  | 12 do                                | 75 00  |
| St. Lawrence et Ile Wolfe.                            | D. S. Woodman      | do              | 3        | 6  | 8 do (dep. le 1er août 1886)         | 33 33  |
| St. Oia et station de chemin de fer.                  | P. P. Clark        | Facultatif      | 2        | 6  | do                                   | 48 00  |
| St. Patrick et station de chemin de fer.              | P. Payement        | do              | 1        | 12 | 12 do                                | 62 60  |
| St. Paul et station de chemin de fer                  | A. Thom            | do              | 1        | 12 | 12 do (jusq. 30 avril 1886)          | 48 61  |
| Saint-Thomas et station de chemin de fer de C. V.     | do                 | do              | 1        | 60 | do                                   | 499 38 |
| Saint-Thomas et stat. de ch. de fer du G.-O. et C.-S. | M. A. Boughner     | do              | 1        | 72 | 11 do (depuis le do)                 | 185 00 |
| Saint-Thomas et station de chemin de fer.             | do                 | do              | 1        | 6  | 12 do                                | 120 00 |
| Saint-Thomas et Sparta.                               | W. Gregory         | Facultatif      | 11       | 6  | 12 do                                | 31 20  |
| Saint-Thomas et Talbotville Royal.                    | J. H. Vanvliet     | do              | 5 1/2    | 12 | do                                   | 157 90 |
| Sadowa et Sobright.                                   | G. Drysdale        | do              | 2        | 6  | 12 do                                | 174 00 |
| Sand Point et station de chemin de fer                | A. G. Kennedy      | En voiture      | 2        | 12 | 12 do                                | 150 00 |
| Sandwich et Windsor.                                  | J. Dawson          | Facultatif      | 2        | 12 | 12 do                                | 46 20  |
| Sarnia et station de chemin de fer.                   | J. Lucas           | En voiture      | 35       | 6  | 6 do (dep. le 4 oct. '86)            | 711 41 |
| Sarnia et Wallaceburg                                 | L. Scott           | do              | 12       | 6  | 6 do                                 | 157 60 |
| Sault Falls et Warton                                 | I. Post            | Facultatif      | 12       | 18 | 12 do                                | 120 00 |
| Sauguen et station de chemin de fer.                  | T. Lee             | En voiture      | 100 vgs. | 12 | 10 do (depuis le 1er juin 1886)      | 78 00  |
| Sault-Sainte-Marie, et Sault-Sainte-Marie, E.-U.      | R. T. Fin          | Facultatif      | 12       | 6  | 12 do (dep. le 1er déc. 1886)        | 187 80 |
| do  | W. Turner          | do              | 12       | 6  | do                                   | 90 00  |
| Sault-Sainte-Marie et Thessalon.                      | W. H. Plummer      | do              | 60       | 2  | 2 do (depuis le 1er fév. 1887)       | 120 00 |
| Saurin et station de chemin de fer.                   | D. A. Cooper       | do              | 100 vgs. | 2  | 2 do                                 | 60 60  |
| do  | do                 | do              | 100 vgs. | 2  | 2 do                                 | 60 60  |
| Schreiber et station de chemin de fer.                | R. Bruce           | A pied          | 1        | 6  | 6 do                                 | 30 00  |
| Scotch Block et station de chemin de fer.             | J. McKenzie        | Facultatif      | 1        | 6  | 6 do                                 | 69 88  |
| Scotia et poteau pour prendre les sacs de malle       | J. Buck            | do              | 1        | 6  | 6 do                                 | 90 00  |
| Scouten et station de chemin de fer.                  | D. A. Spencer      | do              | 1        | 24 | 12 do                                | 187 80 |
| Seaford et station de chemin de fer.                  | S. Dickson         | do              | 1        | 6  | 6 do                                 | 69 88  |
| Seagrave et station de chemin de fer.                 | J. Allan           | do              | 1        | 12 | 12 do                                | 90 00  |
| Sebringville et station de chemin de fer.             | L. E. Paton        | do              | 1        | 12 | 12 do                                | 120 00 |
| Seymour et station de chemin de fer.                  | J. H. Jackson      | do              | 7        | 2  | 2 do                                 | 18 67  |
| Shamrock et Sheedy                                    | M. Sheedy          | Cheval ou voit. | 7        | 12 | 12 do                                | 60 60  |
| Shanty Bay et station de chemin de fer                | T. Linton          | Facultatif      | 12       | 12 | 12 do                                | 60 60  |

ETAT N° 2, A.—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                            | Nom de l'entrepreneur.       | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période. | Montant.  |
|---|------------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|----------|-----------|
| Sharbot Lake et station de chemin de fer    | M. Avery                     | Facultatif         | 1                   | 14                             | 12 mois  | \$ 146 00 |
| Shelburne et station de chemin de fer       | E. Berwick                   | do                 | 2                   | 24                             | do       | 125 20    |
| Sherkston et station de chemin de fer       | B. F. Sherk                  | do                 | 5                   | 6                              | do       | 50 00     |
| Shethland et Sutherland's Corners           | J. Walker                    | En voiture         | 5                   | 3                              | do       | 90 00     |
| Shrubmount et Vivian                        | F. Stevens                   | do                 | 2 1/2               | 3                              | do       | 65 00     |
| Siloam et Uxbridge                          | Bascom et Davison, excuteurs | Cheval ou voit.    | 17 a. et r.         | 3                              | do       | 150 00    |
| Simcoe et stations de chemin de fer         | H. Hall                      | En voiture         | 1 et 1/2            | 12                             | do       | 230 12    |
| Skye et station de chemin de fer            | D. McMillan                  | Cheval ou voit.    | 8                   | 6                              | do       | 240 00    |
| Smith's Falls et station de chemin de fer   | H. Carley                    | Facultatif         | 4                   | 6                              | do       | 175 00    |
| Smithville et Wellandport.                  | J. Wilson                    | En voiture         | 9                   | 24                             | do       | 68 25     |
| do  | H. Carley                    | do                 | 9                   | 6                              | do       | 201 75    |
| do  | J. Wilson                    | do                 | 9                   | 6                              | do       | 64 16     |
| do  | G. Douglas                   | Facultatif         | 3 1/2               | 2                              | do       | 62 08     |
| Snake River et station de chemin de fer     | T. Snyder                    | do                 | 6 1/2               | 6                              | do       | 149 00    |
| Snyder et station de chemin de fer          | D. McIntyre                  | En voiture         | 2                   | 3                              | do       | 36 00     |
| Solway et Walkerton                         | P. Cattnach                  | Facultatif         | 1 1/2               | 12                             | do       | 21 59     |
| Sombra et Marine City, E.-U.                | J. Featherston               | do                 | 6                   | 12                             | do       | 68 00     |
| Sombra et station de chemin de fer          | J. Featherston               | En voiture         | 8                   | 6                              | do       | 185 00    |
| Sombra et Wilkeport                         | N. Cornwall                  | Facultatif         | 3                   | 6                              | do       | 8 33      |
| Sonye et station de chemin de fer           | J. St. Denis                 | do                 | 1                   | 6                              | do       | 50 00     |
| South Casselman et station de chemin de fer | F. McLenan                   | do                 | 15 1/2              | 12                             | do       | 400 00    |
| South Indian et station de chemin de fer    | P. Orchard                   | do                 | 4                   | 6                              | do       | 25 00     |
| South March et station de chemin de fer     | P. Orchard                   | A pied             | 15 1/2              | 6                              | do       | 54 60     |
| South River et station de chemin de fer     | W. Holditch                  | Facultatif         | 4 1/2               | 3                              | do       | 35 00     |
| do  | W. Adams                     | do                 | 4 1/2               | 3                              | do       | 60 00     |
| do  | W. Spencer                   | do                 | 1 1/2               | 6                              | do       | 130 00    |
| Spencerville et station de chemin de fer    | W. Halloran                  | Cheval ou voit.    | 3                   | 3                              | do       | 52 00     |
| Springville et station de chemin de fer     | J. McKay                     | Facultatif         | 2                   | 6                              | do       | 100 00    |
| Spring Arbor et Walsingham Centre           | L. Marshall                  | do                 | 3                   | 12                             | do       | 200 00    |
| Springfield et station de chemin de fer     | T. McWhan                    | do                 | 6                   | 6                              | do       | 130 00    |
| Springford et station de chemin de fer      | G. Myles                     | do                 | 2 1/2               | 3                              | do       | 39 00     |
| Spy et Stoke's Bay                          | G. S. Yearley                | do                 | 2 1/2               | 24                             | do       | 96 00     |
| Stanleydale et Yearley's                    | W. E. Sanders                | do                 | 6                   | 3                              | do       | 125 00    |
| Stayner et station de chemin de fer         | J. Sherrick                  | do                 | 6                   | 12                             | do       | 60 00     |
| Stayner et Sarnia                           | J. D. Latdlaw                | do                 | 13                  | 1                              | do       | 74 00     |
| Stayner et Vankiaok                         | J. D. Latdlaw                | do                 | 13                  | 1                              | do       | 74 00     |

|   |                   |                   |             |    |    |        |
|---|-------------------|-------------------|-------------|----|----|--------|
| Stevensville et station de chemin de fer              | C. Tytherleigh    | do                | 1           | 12 | do | 80 00  |
| Stirling et station de chemin de fer                  | W. Gould          | En voiture        | 120 vrs.    | 12 | do | 62 60  |
| Stittsville et station de chemin de fer               | S. Mann           | Facultatif        | 120 vrs.    | 12 | do | 21 98  |
| do  | do                | do                | 26          | 6  | do | 10 92  |
| do  | M. Belrose        | do                | 15 a. et r. | 1  | do | 22 50  |
| Stoke's Bay et Tobermory                              | J. Cowan          | Cheval ou voit.   | 12          | 3  | do | 116 48 |
| Stony Creek et Woodbura                               | H. Bell           | do                | 14          | 1  | do | 75 00  |
| Stony Lake et Wawa                                    | J. E. Addison     | do                | 14          | 24 | do | 100 00 |
| Stratford et station de chemin de fer                 | R. Leungdon       | do                | 14          | 6  | do | 300 00 |
| do  | do                | do                | 14          | 6  | do | 96 25  |
| Stratford et station de chemin de fer                 | J. Putland        | En voiture        | 30          | 48 | do | 366 82 |
| do  | S. Gill           | do                | 30          | 9  | do | 93 76  |
| Streetsville et station de chemin de fer              | J. Johnston       | do                | 2           | 3  | do | 31 25  |
| do  | G. Latimer        | do                | 2           | 12 | do | 135 20 |
| Stromness et station de chemin de fer                 | G. G. McCraw      | Facultatif        | 1           | 12 | do | 130 00 |
| Stroud et station de chemin de fer                    | J. Playfair       | do                | 1           | 12 | do | 31 40  |
| Sturgeon Bay et station de chemin de fer              | J. Playfair       | do                | 1           | 12 | do | 40 00  |
| do  | do                | do                | 1           | 6  | do | 45 00  |
| do  | J. Stillar        | do                | 12          | 9  | do | 45 00  |
| Sturgeon Falls et station de chemin de fer            | J. Stillar        | do                | 12          | 3  | do | 18 75  |
| do  | do                | do                | 12          | 3  | do | 62 60  |
| Sudbury et station de chemin de fer                   | S. Fournier       | do                | 12          | 12 | do | 65 00  |
| Sunderland et station de chemin de fer                | N. Steffias       | do                | 24          | 6  | do | 15 00  |
| Sundridge et station de chemin de fer                 | J. Carter         | A pied ou en voit | 6           | 4  | do | 45 00  |
| Sutton West et station de chemin de fer               | W. D. Towrley     | Facultatif        | 6           | 12 | do | 25 00  |
| do  | do                | do                | 14          | 3  | do | 50 00  |
| do  | do                | do                | 14          | 2  | do | 60 00  |
| Sutton West et Vachell                                | H. McQuilly       | do                | 6           | 3  | do | 39 50  |
| do  | do                | do                | 6           | 3  | do | 47 50  |
| Sveaburg et Woodstock                                 | W. D. Waters      | En voiture        | 7           | 2  | do | 75 00  |
| do  | do                | do                | 7           | 2  | do | 130 00 |
| Sydenham et Wilmur                                    | W. Randall        | Facultatif        | 3           | 6  | do | 27 50  |
| Syvan et Wider  | J. Wait           | do                | 3           | 2  | do | 25 00  |
| Talbotville Royal et Tempo                            | do                | do                | 3           | 2  | do | 145 00 |
| Tara et station de chemin de fer                      | G. H. Tomlinson   | do                | 12          | 12 | do | 50 00  |
| Tavistock et station de chemin de fer                 | G. Matheson       | do                | 12          | 12 | do | 100 00 |
| Teeswater et station de chemin de fer                 | W. Zinger         | do                | 6           | 12 | do | 50 00  |
| Theford et station de chemin de fer                   | J. G. Brown       | do                | 6           | 3  | do | 45 00  |
| The Brook et station de chemin de fer de South Indian | T. Lefebvre       | Cheval ou voit.   | 300 vrs.    | 6  | do | 20 00  |
| The Grove et station de chemin de fer                 | T. A. Robinson    | Facultatif        | 10          | 12 | do | 25 00  |
| do  | do                | do                | 10          | 12 | do | 110 00 |
| Thompsonville et station de chemin de fer             | J. T. Schmiendorf | do                | 1           | 12 | do | 187 80 |
| Thorhill et station de chemin de fer                  | W. T. Brown       | Cheval ou voit.   | 3           | 6  | do | 250 00 |
| Thorhill et Toronto                                   | J. Thompson       | En voiture        | 12          | 6  | do | 78 00  |
| Thornton et station de chemin de fer                  | W. A. Nixon       | Facultatif        | 12          | 12 | do | 187 80 |
| Thorold et station de chemin de fer                   | J. Dale           | En voiture        | 24          | 1  | do | 13 33  |
| Thwaites et station de chemin de fer                  | D. W. Thwaites    | do                | 3           | 1  | do | 96 00  |
| Tilbury Centre et station de chemin de fer            | M. Hudson         | do                | 2           | 12 | do | 34 37  |
| Tilsonburg et station de chemin de fer                | J. Ostrander      | do                | 2           | 12 | do | 89 30  |

ÉTAT N° 2, A—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                            | Nom de l'entrepreneur.   | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                    | Montant. |
|---|--------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|-----------------------------|----------|
|   |                          |                    |                     |                                |                             | \$ cts.  |
| Tiltsenburg et station de chemin de fer.    | Becker et Pierce         | Facultatif         | 1                   | 12                             | 12 mois                     | 125 00   |
| Troja et station de chemin de fer.          | G. Fitzsimmons           | do                 | 1                   | 12                             | do                          | 45 00    |
| Toronto et stations de chemins de fer.      | J. Hendry                | En voiture         | 1 et 2              | 24, 30 et 45                   | do                          | 1,994 05 |
| Toronto et boîtes aux lettres des rues      | F. Johnston              | do                 | 1                   | Tel q. req.                    | do (jusqu'au 31 oct. 1886)  | 1,400 00 |
| do  | J. Johnston              | do                 | 1                   | Fel q. req.                    | do                          | 45 00    |
| Tottenham et station de chemin de fer.      | W. Child                 | Facultatif         | 16                  | 3                              | do                          | 90 00    |
| Townsend Centre et Waterford.               | D. Kitchen               | Cheval ou volt.    | 3                   | 3                              | do                          | 60 00    |
| Toye's Hill et Winchester Springs.          | J. B. McQuigg            | do                 | 3                   | 18 4                           | do (jusqu'au 31 juil. 1886) | 59 85    |
| Trenton et station de chemin de fer.        | C. W. Smith              | En voiture         | 3                   | 30 2                           | do (jusqu'au 30 sept. 1886) | 52 00    |
| do  | do                       | do                 | 9                   | 30 6                           | do                          | 156 00   |
| do  | Gunningham Frères        | do                 | 16                  | 6 12                           | do                          | 20 00    |
| St. Trenton et Wooler.                      | H. Sharp                 | do                 | 16                  | 3 12                           | do                          | 13 26    |
| Turtleville et North Hastings Junction.     | S. Tutts                 | do                 | 3                   | 6 3                            | do                          | 18 80    |
| Tupperville et station de chemin de fer.    | Holmes et Pake, cations. | do                 | 30 vgs.             | 6 8                            | do (dep. le 1er août 1886)  | 16 66    |
| do  | J. J. Sutor              | do                 | 6                   | 6 12                           | do                          | 109 52   |
| Turnerville et station de chemin de fer.    | W. M. Turner             | do                 | 4                   | 20 12                          | do                          | 156 43   |
| Tuscarora et station de chemin de fer.      | S. J. McKelvey           | do                 | 4                   | 6 12                           | do                          | 105 00   |
| Tweed et station de chemin de fer.          | W. J. Bowell             | do                 | 9                   | 3 6                            | do (jusqu'au 30 sept. 1886) | 78 00    |
| Tyrcornell et Wallacetown.                  | W. Hall                  | do                 | 4                   | 3 6                            | do                          | 180 00   |
| do  | do                       | do                 | 12                  | 3 6                            | do                          | 50 00    |
| Uphill et Victoria Road.                    | H. C. Stewart            | do                 | 12                  | 3 6                            | do                          | 50 00    |
| do  | G. Sharp                 | do                 | 12                  | 12 12                          | do                          | 40 00    |
| Uptergrove et station de chemin de fer.     | T. Mulvihill             | do                 | 1                   | 12 12                          | do                          | 40 00    |
| Utopia et station de chemin de fer.         | P. Connor                | do                 | 16                  | 12 4                           | do (dep. le 1er déc. 1886)  | 100 00   |
| Uterson et station de chemin de fer.        | E. Hanes                 | Facultatif         | 6                   | 3 12                           | do                          | 90 00    |
| Uttoxeter et Wanstead.                      | N. K. Nesbitt            | En voiture         | 6                   | 24 12                          | do                          | 165 00   |
| Uxbridge et station de chemin de fer.       | J. S. Kimmery            | do                 | 14 a. etr.          | 3 12                           | do                          | 115 00   |
| Uxbridge et Victoria Corners.               | W. Bell                  | Facultatif         | 14 a. etr.          | 6 12                           | do                          | 626 00   |
| Vandecar et Woodstock.                      | N. Schooley              | En voiture         | 9                   | 3 12                           | do                          |          |
| Vankleeck Hill et station de chemin de fer. | W. Lawlor                | Cheval ou volt.    | 12                  | 6 12                           | do                          |          |

| Nom de la route.                                   | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                     | Montant. |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|------------------------------|----------|
|  |                        |                    |                     |                                |                              | \$ cts.  |
| Varney et station de chemin de fer.                | F. Eden                | Facultatif         | 1                   | 12                             | do (jusqu'au 30 juin 1886)   | 13 00    |
| do   | do                     | do                 | 1                   | 12                             | do                           | 48 00    |
| Vasey et Waterley                                  | J. Fraser              | do                 | 4                   | 3 12                           | do                           | 100 00   |
| Venon et station de chemin de fer.                 | J. McAuley             | Cheval ou volt.    | 6                   | 6 12                           | do                           | 180 00   |
| Ventry et station de chemin de fer.                | E. Johnston            | do                 | 6                   | 2 1                            | do (jusqu'au 30 avril 1886)  | 8 33     |
| Verner et station de chemin de fer.                | J. Michaud             | Facultatif         | 12                  | 12 9                           | do (dep. le 1er janv. 1886)  | 15 00    |
| Victoria Harbor et station de chemin de fer.       | M. Vasey               | do                 | 24                  | 12 9                           | do                           | 85 00    |
| do   | W. McAlpine            | A pied             | 6                   | 3 6                            | do (jusqu'au 30 juin 1886)   | 10 14    |
| do   | do                     | do                 | 6                   | 9 6                            | do                           | 37 50    |
| Villiers et station de chemin de fer.              | W. West                | Cheval ou volt.    | 2                   | 3 12                           | do                           | 75 36    |
| Vine et station de chemin de fer.                  | V. P. Kelvey           | Facultatif         | 16                  | 12 12                          | do                           | 56 00    |
| Victoria et Walsh.                                 | S. Ouley               | En voiture         | 4                   | 3 12                           | do                           | 63 00    |
| Vivian et station de chemin de fer.                | N. L. McCormick        | Facultatif         | 1                   | 12 12                          | do                           | 60 00    |
| do   | do                     | do                 | 1                   | 12 12                          | do                           | 60 00    |
| Waldemar et station de chemin de fer.              | J. Tebutt              | do                 | 1                   | 12 9                           | do (jusq. 31 déc. 1886)      | 60 00    |
| do   | do                     | do                 | 1                   | 12 9                           | do                           | 16 00    |
| Wahnapitae et station de chemin de fer.            | D. Jenkins             | do                 | 12                  | 3 6                            | do                           | 28 17    |
| Wales et station de chemin de fer.                 | J. W. Baker            | do                 | 12                  | 9 6                            | do (depuis le 1er juil. '86) | 62 60    |
| Walkerton et station de chemin de fer.             | A. McLean              | Ch val ou volt.    | 21                  | 12 12                          | do                           | 281 00   |
| Walkerton et Wroxeter                              | T. Sage                | Facultatif         | 22                  | 35 12                          | do                           | 483 00   |
| Walker's et station de chemin de fer.              | J. Egan                | do                 | 2                   | 12 12                          | do                           | 30 00    |
| Walkerville et Windsor.                            | J. Greaves             | do                 | 2                   | 12 12                          | do                           | 120 00   |
| Wallaceburg et station de chemin de fer.           | J. Delorme             | do                 | 24                  | 12 12                          | do                           | 156 50   |
| Wallacetown et station de chemin de fer.           | C. McGregor            | do                 | 24                  | 12 12                          | do                           | 156 50   |
| Walker et Harney's Crossing.                       | P. Harper              | do                 | 1                   | 2 12                           | do                           | 30 00    |
| Walnut et Waterford.                               | P. E. Willoughby       | En voiture         | 6                   | 2 9                            | do (jusqu'au 31 déc. 1886)   | 55 33    |
| do   | do                     | do                 | 6                   | 2 9                            | do                           | 25 00    |
| Warwick et station de chemin de fer.               | J. Smith               | Facultatif         | 8                   | 6 12                           | do                           | 185 00   |
| Washago et station de fer.                         | J. C. Marshall         | do                 | 24                  | 12 12                          | do                           | 124 80   |
| Waterford et station de chemin de fer.             | B. H. Ramsay           | do                 | 24                  | 12 12                          | do                           | 18 83    |
| do   | H. Dochstader          | do                 | 2                   | 12 3                           | do (jusqu'au 30 juin 1886)   | 70 41    |
| Waterloo et station de chemin de fer.              | F. Sars                | En voiture         | 2                   | 12 9                           | do                           | 400 00   |
| Waubaesene et station de chemin de fer.            | J. Scott               | Facultatif         | 24                  | 12 9                           | do                           | 60 00    |
| Wardman et station de chemin de fer.               | F. Weidman             | do                 | 50 pds              | 12 3                           | do (jusqu'au 31 déc. 1886)   | 11 25    |
| do   | O. Jansson             | do                 | 50 pds              | 12 3                           | do                           | 3 75     |
| Weldon et station de chemin de fer.                | J. E. Weldon           | do                 | 12                  | 3 6                            | do                           | 40 00    |
| do   | O. H. Garner           | do                 | 12                  | 3 6                            | do                           | 35 88    |
| Welland et station de chemin de fer C. S.          | J. McQueen             | do                 | 12                  | 9 6                            | do (jusqu'au 30 juin 1886)   | 76 30    |
| do   | do                     | do                 | 12                  | 9 6                            | do                           | 118 94   |
| Welland et station de chemin de fer Welland.       | A. W. McAlpine         | En voiture         | 15                  | 6 12                           | do                           | 375 00   |
| Welland et Wellandport.                            | L. Durham              | do                 | 12                  | 12 12                          | do                           | 65 00    |
| Wellington et station de chemin de fer.            | M. Pettit              | do                 | 2                   | 12 3                           | do                           | 50 00    |
| Wellman's Corners et station de chemin de fer.     | P. Hubbe               | do                 | 2                   | 3 6                            | do (dep. le 1er août 1886)   | 28 11    |
| Wendigo et station de chemin de fer.               | L. M. Cody             | Facultatif         | 12                  | 9 6                            | do (jusqu'au 31 déc. 1886)   | 12 50    |
| do   | do                     | do                 | 12                  | 9 6                            | do                           | 125 00   |
| Wendover et station de chemin de fer.              | F. Corbelle            | do                 | 3                   | 6 12                           | do                           | 92 90    |
| Wesleyville et station de chemin de fer.           | J. Barrowclough        | do                 | 1                   | 12 12                          | do                           | 75 00    |
| West Toronto Junction et station de chemin de fer. | J. Kirkwood            | do                 | 12                  | 12 12                          | do                           | 125 00   |
| Westwood et station de chemin de fer.              | J. Gmstock             | En voiture         | 2                   | 6 12                           | do                           | 103 28   |
| Whitby et station de chemin de fer.                | J. Scott               | do                 | 2                   | 18 12                          | do                           |          |

ETAT N° 2, A—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                                       | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                      | Montant.     |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------|
|  |                        |                    |                     |                                |                               | \$ cts.      |
| Whitechurch et station de chemin de fer.....           | H. D. Henderson.....   | Facultatif.....    | 1                   | 12                             | 12 mois                       | 80 00        |
| White River et station de chemin de fer.....           | D. S. McCarthy.....    | do.....            | 1                   | 12                             | do (dep. le 1er déc. 1886)..  | 10 00        |
| Warton et station de chemin de fer.....                | L. Post.....           | do.....            | 1                   | 12                             | do                            | 124 80       |
| Wilbur Station et station de chemin de fer.....        | T. B. Caldwell.....    | do.....            | 6                   | 6                              | do                            | 25 00        |
| Williamsford Station et station de chemin de fer.....  | C. Price.....          | do.....            | 1                   | 24                             | do (jusq. 30 avril 1886) ...  | 9 16         |
| Willow Grove et station de chemin de fer.....          | H. Stewart.....        | do.....            | 1                   | 6                              | do (jusq'au 31 août 1886)     | 31 33        |
| Wilton Grove et station de chemin de fer.....          | P. Murray.....         | do.....            | 2                   | 6                              | do                            | 30 00        |
| Windsor et Détroit, E.-U.....                          | B. G. Davis.....       | Chaloupe.....      | 1                   | 30                             | do                            | 479 00       |
| Windsor et station de chemin de fer Sud du Canada..... | do.....                | En voiture.....    | 1                   | 24                             | do (moins l'amende).....      | 295 00       |
| Windsor et station de chemin de fer Grand-Tronc.....   | T. Bradley.....        | do.....            | 1                   | 14                             | do                            | 150 00       |
| Wingham et stations de chemins de fer.....             | D. Campbell.....       | do.....            | 1                   | 14                             | do                            | 219 28       |
| Wingham et station de chemin de fer C.P.....           | W. Black.....          | do.....            | 5                   | 12 et 24                       | do                            | 125 00       |
| Wolfeaton et station de chemin de fer.....             | R. Given.....          | Facultatif.....    | 1                   | 12                             | do                            | 95 00        |
| Woodbridge et station de chemin de fer.....            | R. S. Haslam.....      | En voiture.....    | 1                   | 12                             | do                            | 75 00        |
| Woodside et station de chemin de fer.....              | J. P. Henry.....       | Facultatif.....    | 1                   | 12                             | do                            | 166 50       |
| Woodstock et stations de chemins de fer.....           | J. A. McKenzie.....    | En voiture.....    | 1                   | 12                             | do                            | 326 20       |
| Woodville et station de chemin de fer.....             | H. Ferguson.....       | do.....            | 1                   | 24                             | do                            | 240 00       |
| Wroxeter et station de chemin de fer.....              | D. Hood.....           | do.....            | 1                   | 12                             | do                            | 70 00        |
| Wyebridge et Wyevale Station.....                      | W. Edwards.....        | Facultatif.....    | 5                   | 6                              | do                            | 149 00       |
| Wylie et station de chemin de fer.....                 | J. Lyons.....          | do.....            | 2                   | 3                              | do (jusq'au 31 déc. 1886)     | 37 50        |
| do.....  | do.....                | do.....            | 2                   | 3                              | do depuis le do               | 15 50        |
| do.....  | do.....                | do.....            | 1                   | 12                             | do                            | 20 00        |
| Wyton Station et station de chemin de fer.....         | G. Scatcherd.....      | do.....            | 1                   | 6                              | do                            | 100 00       |
| Yarmouth-Centre et station de chemin de fer.....       | G. A. Parlee.....      | do.....            | 1                   | 6                              | do                            | 79 50        |
| Zephyr et station de chemin de fer.....                | R. Marshall.....       | do.....            | 3                   | 6                              | do (jusq. 30 sept. 1886)..... | 79 50        |
| do.....  | J. N. Dafoe.....       | do.....            | 3                   | 6                              | do depuis le do               | 40 00        |
| Péages du pont Suspendu.....                           | W. G. Swan, Sur.....   | do.....            |                     | 12                             | do                            |              |
| Total.....   |                        |                    |                     |                                |                               | \$167,636 18 |

A. W. MCLELAN,  
Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

ÉTAT N° 2, A—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.  
TRANSPORT DES MALLES PAR VAPEURS ET VOILIERS.

| Nom de la route.                        | Nom de l'entrepreneur.                | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                             | Montant.   |
|---|---------------------------------------|---------------------|--------------------------------|--------------------------------------|------------|
| Bank's Falls et Maguelawan              | R. H. Menzies                         | 25                  | 3                              | Saison 1886 (voir service par terre) | \$ 54 75   |
| Dyng Inlet et Midland                   | C. Duffy                              | 120                 | 2                              | do                                   | 495 00     |
| Deseronto et Picton                     | Cie de navigation de Deseronto        | 17                  | 12                             | do (voir service par terre)          | 1,883 18   |
| French River et Midland                 | Cie. de bois de service d'Ontario     | 130                 | 1                              | do                                   | 310 00     |
| Gananoque et Clayton, E.-U.             | Cie de chemin de fer des Mille Isles  | 10                  | 6                              | do                                   | 200 00     |
| Gravenhurst et Rosseau, etc.            | Cie de navig. de Muskoka et Nipissing | 23, 48, 51          | 6 et 3                         | do (moins l'amende)                  | 2,576 50   |
| Kingston et Cap Vincent, E.-U.          | H. Folger                             | 11                  | 12 6, 6 h.                     | 13 mois                              | 1,200 00   |
| Kingston et Parc des Mille Isles, E.-U. | do                                    | 24                  | 1                              | Saison 1886                          | 200 00     |
| Kingsville et Ile Pelée                 | T. R. Lidwell                         | 20                  | 6                              | 6 mois (voir service par terre)      | 287 50     |
| Lindsay et Eturgeon Point               | G. Grandell                           | 12                  | 6                              | do do                                | 75 00      |
| Niagara et Toronto                      | Cie de navigation de Niagara          | 36                  | 3                              | Saison 1886                          | 553 50     |
| Nipissing et North-Bay                  | Cie de nav. de Muskoka et Nipissing   | 72 a. et r.         | 6                              | do                                   | 504 00     |
| Outer Duck Island et Windsor            | C. W. Gauthier                        | 270                 | 2                              | Partie de la saison 1886             | 54 17      |
| Parry-Sound et Pénitancecouchine        | Cie de nav. de Muskoka et Nipissing   | 66                  | 6                              | Saison 1886                          | 264 00     |
| Port-Hope et Charlotte, E.-U.           | O. F. Gilderstevee                    | 60                  | 6                              | do                                   | 499 99     |
|   |                                       |                     |                                | Total                                | \$9,157 59 |

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.





ÉTAT N° 2, A—*Fin*—Détails de tous les paiements faits pour la confection et la réparation des sacs de malle, serrures, etc., dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Noms des fournisseurs.       | Détails des comptes.                                      | Montant. |      |
|------------------------------|---|----------|------|
|                              |   | \$       | cts. |
| S. et H. Borbridge .....     | Sacs de malle, étiquettes, etc., pour le dép. des postes  | 2,847    | 31   |
| R. S. Montgomery .....       | Sacs de malle, scel-rivets, etc. do ...                   | 528      | 72   |
| E. Chanteloup .....          | Serrures de malles en cuivre do ...                       | 200      | 00   |
| G. Bailey .....              | do et réparat. do ...                                     | 88       | 32   |
| Pritchard et Andrews .....   | Étiquettes des sacs de malle do ...                       | 179      | 47   |
| Pritchard et Mingard .....   | do do ...   | 22       | 54   |
| S. Smith .....               | Sac de malle breveté do ...                               | 10       | 10   |
| E. Chanteloup .....          | Clefs pour sacs de malle pour l'ins. des B.P., Barrie ... | 5        | 00   |
| R. S. Montgomery .....       | Sacs de malle do Kingston ...                             | 26       | 64   |
| L. W. Shannon .....          | Marquer des sacs de malle do do ...                       | 9        | 26   |
| Tackaberry et Wigmore .....  | Réparer do do London ...                                  | 58       | 00   |
| Loughery et Tackaberry ..... | do do do do ...   | 18       | 90   |
| E. Chanteloup .....          | Clefs pour sacs de malle do do ...                        | 10       | 00   |
| do .....                     | do do Ottawa ...  | 5        | 00   |
| T. Thompson .....            | Étiquettes pour sacs de malle do Toronto ...              | 190      | 81   |
| J. et H. Roberts .....       | Réparat. de serrures de malle do do ...                   | 49       | 30   |
| E. Chanteloup .....          | Serrures de malle en cuivre do do ...                     | 25       | 10   |
| T. Hill et fils .....        | Marquer des sacs de malle do do ...                       | 3        | 28   |
| J. K. Morris, P.M. ....      | Réparat. des sacs de malle pour le M. de P., Blenheim ..  | 0        | 45   |
| S. Day .....                 | do do Cheapside ...                                       | 0        | 30   |
| R. J. Drysdale, P.M. ....    | do do Drysdale ...  | 0        | 10   |
| J. Gordon .....              | do do Flesherton ...                                      | 0        | 50   |
| J. Philp et fils .....       | do do Hamilton ...  | 4        | 85   |
| R. S. Montgomery .....       | Courroies pour facteurs do do ...                         | 1        | 25   |
| G. McDonald .....            | Réparations aux sacs de malle do Kingston ...             | 2        | 25   |
| R. S. Montgomery .....       | Sacs de malle do London ...                               | 9        | 72   |
| S. Cuthbert .....            | Réparation au sac de malle do Nobleton ...                | 0        | 25   |
| R. S. Montgomery .....       | Sacs de malle, etc., do Ottawa ...                        | 799      | 51   |
| E. Chanteloup .....          | Serrures de malle en cuivre do do ...                     | 100      | 40   |
| T. Thompson .....            | Répar. des sacs de malle, etc. do Toronto ...             | 1,905    | 61   |
| E. Chanteloup .....          | Serrures de malle en cuivre do do ...                     | 376      | 50   |
| N. H. Ferris .....           | Réparer au sac de malle do Victoria ...                   | 0        | 15   |
| Total .....                  |   | \$7,479  | 59   |

A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*

PROVINCE DE QUÉBEC.

Etat N° 2, B.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.  | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                    | Montant. |
|---|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|-----------------------------|----------|
| Abbotsford et station de chemin de fer.                 | D. Shanley.            | En voiture.        | 12                  | 12                             | 12 mois                     | \$ 60    |
| Abercorn et station de chemin de fer.                   | E. R. Shepard          | Facultatif         | 12                  | 12                             | do                          | 75 00    |
| Acton Vale et station de chemin de fer.                 | Ch. de fer. du Sud-E   | do                 | 12                  | 12                             | do                          | 40 00    |
| Acton Vale et Saint-Théodore d'Acton.                   | A. Laplante            | En voiture         | 4                   | 6                              | do                          | 100 00   |
| Adamsville et Bringham.                                 | D. Laivie              | do                 | 3                   | 12                             | do                          | 140 00   |
| Adlerley et Saint-Pierre Baptiste.                      | P. A. Drolet           | Cheval ou voit.    | 9                   | 3                              | do                          | 45 00    |
| Adstock et Saint-Ephrem de Ting.                        | J. Roy                 | do                 | 4 1/2               | 1                              | do                          | 39 72    |
| Agnes et Nadeau's Crossing.                             | J. S. Wilson           | En voiture.        | 9                   | 12                             | do                          | 36 00    |
| Agnes et station de chemin de fer.                      | do                     | Facultatif         | 9                   | 2                              | do jusqu'au 31 déc. 1886    | 17 50    |
| Agnes et Sainte-Océlie de Whittou                       | A. Loubier.            | En voiture.        | 9                   | 3                              | do                          | 24 00    |
| do  | do                     | do                 | 10                  | 1                              | do (jusqu'au 30 sept. 1886) | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 10                  | 6                              | do depuis le                | 98 00    |
| Agnes et Trois-Lacs.                                    | W. H. Flint.           | do                 | 6 et 4              | 3                              | do                          | 52 00    |
| do  | G. Flint               | do                 | 1                   | 2                              | do                          | 20 00    |
| do  | J. Bryon               | do                 | 1                   | 6                              | do                          | 40 00    |
| Aird, Clarenceville et Mirande.                         | M. J. Burwort          | do                 | 4                   | 2                              | do                          | 70 00    |
| Allan's Corners et station de chemin de fer.            | do                     | Facultatif         | 1                   | 12                             | do                          | 40 00    |
| Allan's Corners et station de chemin de fer.            | T. Keays               | Cheval ou voit.    | 3                   | 1                              | do                          | 70 00    |
| Allard Settlement et Nouvelle.                          | J. J. McGuire.         | En voiture.        | 7                   | 12                             | do                          | 48 00    |
| Allumette, île, et Pembroke.                            | A. Grant               | A pied.            | 60 vgs.             | 12                             | do                          | 80 00    |
| Amqui et station de chemin de fer.                      | A. Grant               | do                 | 400 vgs.            | 12                             | do                          | 80 00    |
| Ancienne Lorette et station de chemin de fer.           | G. Dufresne.           | Facultatif.        | 3                   | 2                              | do                          | 60 00    |
| Ancienne Lorette et bureau intermédiaire.               | J. Anderson            | Cheval ou voit.    | 4                   | 12                             | do                          | 50 00    |
| Anderson's Corners et Dewittville.                      | do                     | Facultatif         | 4                   | 12                             | do                          | 78 00    |
| Ange Gardien et station de chemin de fer.               | C. Lajoie              | En voiture         | 4                   | 6                              | do                          | 60 00    |
| Angeline et Saint-Aphonse de Granby                     | O. Boisvert.           | do                 | 1                   | 12                             | do                          | 60 00    |
| Angers et station de chemin de fer.                     | L. Moncion             | Facultatif         | 1                   | 6                              | do                          | 26 00    |
| Annesley et North Ouseley.                              | P. Killoran.           | do                 | 22                  | 2                              | do                          | 150 00   |
| Antoinette et Lost River.                               | O. Boon                | En voiture         | 15                  | 2                              | do                          | 68 00    |
| Antoinette et Saint-Jovite.                             | do                     | do                 | 15                  | 3                              | do                          | 192 00   |
| Antoinette et Saint-Jovite.                             | G. Bélanger.           | do                 | 8                   | 6                              | do                          | 45 00    |
| Armagh et Saint-Rapuel.                                 | do                     | do                 | 21                  | 12                             | do                          | 45 00    |
| Arthabaskaville et Oyster.                              | do                     | do                 | 22                  | 6                              | do                          | 45 00    |
| Arthabaskaville et Victoriaville                        | P. Bergeron            | do                 | 22                  | 6 et 12                        | do                          | 90 00    |
| do  | do                     | do                 | 22                  | 6 et 12                        | do                          | 90 00    |
| Arthabaskaville, Victoriaville et station de ch. de fer | G. Bourassa.           | do                 | 22                  | 6 et 12                        | do                          | 90 00    |

|   |                   |                 |         |             |                                  |          |
|---|-------------------|-----------------|---------|-------------|----------------------------------|----------|
| Arundel et Rockway Valley                         | C. Sinclair.      | Facultatif      | 5       | 1           | do                               | 30 00    |
| Asot Corner et station de chemin de fer.          | A. Stacey         | do              | 3       | 12          | do                               | 50 00    |
| Asot Corner et Westbury                           | J. P. Woodrow     | En voiture.     | 4       | 3           | do                               | 20 00    |
| Aston Station et station de chemin de fer         | A. Onellette      | do              | 20 vgs  | 6           | do                               | 198 00   |
| Athelstan et Powerscourt                          | N. Doucet         | Cheval ou voit. | 9       | 6           | do                               | 49 00    |
| Aubert Gallion et Saint-George, Beauce            | P. O. McGinnis    | En voiture.     | 2       | 6           | do                               | 31 25    |
| Avignon et Maspélie                               | W. M. Pizer       | Cheval ou voit. | 7       | 6           | do (et arrerages)                | 144 00   |
| Avonca et Pointe au Chêne                         | A. Gallant        | Facultatif      | 6       | 12          | do                               | 108 00   |
| Ayer's Flat et Kingsford.                         | J. McCallum       | Cheval ou voit. | 7       | 2           | do                               | 52 00    |
| Ayer's Flat et station de chemin de fer.          | M. Hunt.          | En voiture.     | 1       | 12          | do                               | 40 00    |
| Aylmer et Ottawa                                  | H. G. Ayer        | A pied.         | 9       | 12          | do                               | 600 00   |
| Aylmer et Portage du Fort.                        | G. H. O'Reilly    | En voiture      | 49      | 6           | do                               | 1,342 00 |
| Aylmer et station de chemin de fer.               | J. Wyman          | do              | 1       | 6           | do                               | 50 00    |
| do  | A. M. Holt.       | do              | 1       | 6           | do                               | 67 50    |
| Bagoiville et Chicoutimi                          | E. Levéque        | do              | 10      | Tel q. req. | Saison, 1886                     | 67 50    |
| Bagoiville et Grande Baie                         | J. Savard.        | do              | 3       | do          | do                               | 20 00    |
| Bagoiville et quai                                | do                | do              | 3       | do          | do                               | 40 00    |
| Baillegon et station de chemin de fer             | B. Huot           | Facultatif      | 3       | 3           | do                               | 81 00    |
| Baldwin's Mills et Barstow                        | W. K. Baldwin     | En voiture.     | 5       | 12          | do                               | 87 75    |
| Barachois de Malbaie et quai (vis à Saint-Pierre) | T. S. Ardou       | do              | 4       | 3           | do                               | 33 75    |
| Bassin du Lièvre et station de chemin de fer.     | F. X. Nanaville.  | Facultatif      | 1       | 6           | do (jusqu'au 31 déc. 1886)       | 16 50    |
| do  | do                | do              | 1       | 3           | do depuis le                     | 54 00    |
| Batisseau et station de chemin de fer             | T. Laguerre       | En voiture.     | 1       | 12          | do                               | 25 00    |
| do  | do                | do              | 1       | 6           | do                               | 54 00    |
| Batisseau et Saint-Pierre les Bequets             | C. A. Maguy       | En chaloupe.    | 2       | 6           | do                               | 180 00   |
| Beauce, Jonction de, et Jersey Mills              | T. Lessard.       | En voiture      | 26 1/2  | 6           | do                               | 815 00   |
| Beauce, Jonction de, et station de chemin de fer  | V. Riodeau        | Facultatif      | 60 vgs. | 12          | do                               | 21 77    |
| Beauharois et Caughnawaga                         | O. Duquette       | En voiture      | 1 1/2   | 6           | do                               | 50 00    |
| Beauharois et Laberge                             | S. Paré.          | do              | 10      | 2           | do                               | 198 00   |
| Beauharois et Saint-Louis de Gonzague.            | G. Rapin          | do              | 15      | 6           | do                               | 165 00   |
| Beauharois et Valleyfield.                        | do                | do              | 15      | 3           | do                               | 49 62    |
| do  | do                | do              | 7       | 6           | do                               | 45 01    |
| Beaupré et Saint-Férol                            | F. Michel.        | Oheval ou voit. | 7       | 3           | do                               | 25 00    |
| do  | do                | do              | 7       | 6           | do                               | 58 00    |
| do  | do                | do              | 3       | 12          | do                               | 41 66    |
| Beauvare et Parkhurst                             | J. Machell        | Facultatif      | 24      | 6           | do (jusqu'au 31 déc. 1886)       | 235 00   |
| Beauvoir et Sainte-Marthe                         | J. E. Poirier     | En voiture      | 9       | 6           | do                               | 249 00   |
| Bécaouac et station de chemin de fer.             | S. Charron        | do              | 10 1/2  | 6           | do                               | 25 00    |
| Bécaouac et Sainte-Genève                         | M. Deshaïs        | do              | 9       | 6           | do                               | 32 88    |
| Bécaouac et Saint-Gregoire                        | S. Ouharon.       | do              | 9       | 6           | do (jusqu'au 31 janv. 1887)      | 12 00    |
| do  | N. Vigneault.     | do              | 1       | 2           | do                               | 36 00    |
| do  | D. Johnston       | do              | 1 1/2   | 12          | do (jusqu'au 30 juin 1886)       | 210 00   |
| Bécaouac Station et Sainte-Julie de Somerset      | W. Johnston       | do              | 8 1/2   | 6           | do                               | 75 00    |
| do  | J. Begg           | do              | 6       | 1           | do                               | 30 00    |
| Bédford et Pearceton                              | C. H. McClintock. | A pied.         | 1       | 12          | do                               | 30 00    |
| Bebe Plain et station de chemin de fer.           | G. Palmer         | Cheval ou voit. | 6       | 1           | do                               | 150 00   |
| Bell Mount et Otter Lake.                         | P. Palmer         | do              | 1       | 12          | do                               | 60 00    |
| Bellefleur Village et Saint-Hilaire Station       | J. Culbert.       | Facultatif      | 1       | 3           | do                               | 60 00    |
| Bennet et Maple Grove                             | J. Bennett        | do              | 1       | 2           | do                               | 6 25     |
| Béranget et Dunham                                | S. Cook           | do              | 4       | 2           | do 14 jrs. (dep. le 15 fév. '87) | 6 25     |

ÉTAT No 2, B-Suite,

DETAILS des paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                               | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                       | Montant. |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|--------------------------------|----------|
| Bergerville et Québec                          | J. Dro'et              | En voiture         | 3                   | 6                              | 12 mois                        | \$ 80 00 |
| Bergeris et Moisie                             | J. Dro'et & Beaudet    | Facultatif         | 216                 | 1 p saison                     | Saison, 1886-87                | 1,260 00 |
| Bergeris et Sault au Cochon                    | J. Miller              | do                 | 26                  | 2                              | 3 mois (jusqu'au 30 juin 1886) | 137 50   |
| do   | J. Miller              | do                 | 26                  | 2                              | do depuis le do                | 412 50   |
| Berthier (en bas) et station de chemin de fer  | S. Guillemette         | do                 | 24                  | 12                             | 12 do                          | 78 00    |
| Berthier (en haut) et station de chemin de fer | P. Moreau              | do                 | 23                  | 12                             | 12 do                          | 48 00    |
| do   | F. Plante              | do                 | 23                  | 12                             | 12 do                          | 48 00    |
| do   | S. Valois              | do                 | 23                  | 12                             | 12 do                          | 106 79   |
| Berthier et Soré                               | S. Valois              | do                 | 23                  | 12                             | 12 do                          | 48 80    |
| Bethel et South Durrin                         | W. Bertlett            | En voiture         | 5                   | 14                             | 14 do dep. le do               | 444 00   |
| Bic et station de chemin de fer                | J. R. Colclough        | Facultatif         | 6                   | 2                              | (jusqu'au 30 sept. 1886)       | 25 00    |
| Bic et Saint-Valérien de Rimouski              | J. Moran               | do                 | 10 vgs.             | 12                             | 12 do                          | 23 80    |
| Birchton et station de chemin de fer           | J. A. McNeill          | A pied             | 3 1/2               | 6                              | (depuis le 1er mars 1886)      | 8 33     |
| Birchton et Saint-Hil.                         | J. A. McNeill          | En voiture.        | 4                   | 12                             | 12 do                          | 26 00    |
| Bishop's Crossing et East Dudswell             | L. Munn                | Cheval ou voit.    | 3                   | 6                              | 12 do                          | 54 00    |
| Bishop's Crossing et station de chemin de fer  | H. E. Bishop           | do                 | 3                   | 6                              | 12 do                          | 260 00   |
| Bisson et station de chemin de fer             | J. McFaddin            | Facultatif         | 60 vgs.             | 12                             | 12 do                          | 40 00    |
| do   | F. Hamanne             | do                 | 360 vgs.            | 12                             | 12 do                          | 20 00    |
| do   | F. Grenier             | do                 | 6                   | 2                              | 13 jrs. (ju q. 13 fév. 1886)   | 34 84    |
| do   | O. Dronin              | do                 | 6                   | 2                              | (jusqu'au 30 juin 1886)        | 32 75    |
| do   | O. Conroy              | Cheval ou voit.    | 16                  | 2                              | depuis le do                   | 61 80    |
| Blanche et Mayo                                | J. Paquet              | do                 | 3                   | 1                              | 12 do                          | 50 00    |
| Blanchet et Thurso                             | A. Richard             | Facultatif         | 9                   | 1                              | (jusqu'au 30 sept. 1886)       | 20 00    |
| Blanchet et Saint-Lambert                      | J. Demers              | En voiture         | 9                   | 1                              | depuis le do                   | 34 46    |
| Blandford et Stanfold                          | N. N. Buil             | do                 | 9                   | 1                              | (jusqu'au 30 sept. 1886)       | 13 00    |
| do   | P. Boiteau             | do                 | 14                  | 4                              | depuis le do                   | 58 38    |
| do   | E. Thomas              | Cheval ou voit.    | 10                  | 1                              | 12 do                          | 70 00    |
| Boileau et Rivington                           | O. Charleau            | Facultatif         | 40                  | 1                              | 12 do                          | 55 00    |
| Boileau et Saint-Romi d'Amherst                | C. Rankin              | En voiture.        | 4                   | 1                              | 12 do                          | 40 00    |
| Bois de Filon et Sainte-Therese de Blainville  | L. Folin               | Facultatif         | 4                   | 1                              | 12 do                          | 125 00   |
| Bois Franc et Mattawa                          | O. Fortin              | En voiture.        | 1                   | 1                              | 12 do                          | 548 00   |
| Bolton Centre, Knowlton et Knowlton Landing    | P. Bossy               | do                 | 3                   | 1                              | 12 do                          | 26 00    |
| Bolton Forest et station de chemin de fer      | J. Lafranière          | Facultatif         | 46                  | 1                              | 12 do                          | 60 00    |
| Bonaventure Island et Percé                    | G. G. Picard           | A pied             | 3                   | 12                             | 12 do                          | 300 00   |
| Bouth et Dumoine                               | do                     | do                 | 46                  | 12                             | 12 do                          | 10 00    |
| Bordeaux et station de chemin de fer           | do                     | do                 | do                  | do                             | do                             | do       |

|  |                |                  |           |    |                         |          |
|--|----------------|------------------|-----------|----|-------------------------|----------|
| Boscobel et Borton-Falls                             | W. Backwell    | Cheval ou voit.  | 8         | 1  | 12 do                   | 30 00    |
| Brosses et Oumstern                                  | O. Backwin     | En voiture.      | 44        | 2  | 12 do                   | 42 00    |
| Boulogne et Grand-Pré                                | L. Bourdeau    | Facultatif       | 42        | 3  | 12 do                   | 71 00    |
| Bourg Louis et station de chemin de fer              | P. Russell     | En voiture       | 2         | 6  | 12 do                   | 75 00    |
| Boynton et Fairfax                                   | R. Towle       | do               | 47        | 3  | 2 do                    | 12 50    |
| Boynton et station de chemin de fer                  | J. Frosbie     | do               | 2         | 12 | 12 do                   | 25 00    |
| Brigham et Farnham Centre                            | P. E. O'Connor | do               | 2         | 12 | 12 do                   | 60 00    |
| Brigham et station de chemin de fer                  | A. S. Newell   | do               | 8         | 12 | 12 do                   | 48 00    |
| Bristol et Caldwell                                  | R. Horner      | do               | 4         | 12 | 12 do                   | 48 00    |
| Britainia Mills et station de chemin de fer          | H. Guilbert    | En voiture.      | 5         | 6  | 12 do                   | 168 00   |
| Britonville et Saint-Sauveur                         | G. Hamilton    | A pied           | 60 vgs.   | 12 | 12 do                   | 20 00    |
| Brome et station de chemin de fer                    | E. S. Chapman  | Cheval ou voit.  | 8         | 6  | 12 do                   | 110 00   |
| Brompton et Brompton Falls                           | H. Addison     | Facultatif       | 1         | 3  | 12 do                   | 60 00    |
| Brookbury et Robinson                                | R. Rowe        | Cheval ou voit.  | 4         | 3  | 12 do                   | 80 00    |
| Brookdale et Montebello                              | L. Bither      | En voiture       | 5         | 2  | 12 do                   | 48 00    |
| do   | do             | do               | 21        | 1  | 10 do                   | 22 75    |
| Broughton et station de chemin de fer                | J. Stewart     | Cheval ou voit.  | 3         | 1  | 2 do                    | 45 00    |
| Broughton Station et Broughton-Est.                  | L. Beaudoin    | En voiture       | 5 1/2     | 6  | 12 do                   | 150 00   |
| Broughton Station et station de chemin de fer        | J. McGee       | Cheval ou voit.  | 5         | 12 | 12 do                   | 20 30    |
| Broughton Station et Broughton-Ouest.                | M. Rouseau     | En voiture.      | 6 1/2     | 6  | 12 do                   | 140 00   |
| Brownburg et Mount Maple                             | J. Warwick     | do               | 2 1/2     | 1  | 12 do                   | 24 00    |
| Buckingham et High Rock                              | O. W. Pearson  | En canot ou voit | 2 1/2     | 6  | 12 do                   | 550 00   |
| Buckland et Saint-Lazare                             | L. Lafamme     | En voiture       | 16, 14 b. | 12 | 12 do                   | 97 00    |
| Buckland et Saint-Magloire                           | P. Tanguay     | En voiture       | 18        | 3  | 12 do                   | 140 00   |
| Bulwer et station de chemin de fer                   | A. Sanborn     | Facultatif       | 12        | 2  | 2 do                    | 20 00    |
| Burnside et Saint-Hermas Station                     | J. Wood        | do               | 3         | 3  | 12 do                   | 56 00    |
| Cacouna et station de chemin de fer (côté St-Arsène) | J. B. Beaulieu | do               | 2         | 12 | 12 do                   | 250 00   |
| Calumet Island et Golliford                          | J. E. Cahill   | do               | 1 1/2     | 12 | 3 do                    | 33 56    |
| Calumet Island et Dufraval                           | U. Rarsalon    | En voiture       | 5         | 12 | 12 do                   | 120 00   |
| Campbellton et Paspébiac                             | E. Groom       | do               | 88        | 6  | 12 do                   | 78 00    |
| Cantbury et Scotstown                                | M. Reid        | do               | 4         | 2  | 12 do                   | 3,890 00 |
| Cantley et Kirk's Ferry                              | E. Blackburn   | Facultatif       | 3         | 2  | 12 do                   | 42 00    |
| Cap à l'Aigle et Malbaie                             | A. Desbrens    | do               | 19        | 1  | 12 do                   | 85 00    |
| Cap Cove et Quai                                     | J. Savage      | En voiture       | 3         | 1  | 12 do                   | 100 00   |
| Cap Magdeleine et station de chemin de fer           | O. Toupin      | Facultatif       | 3         | 12 | Saison, 1886            | 33 00    |
| Cap Rouge et Québec                                  | J. Drolet      | do               | 5         | 12 | 12 mois                 | 71 50    |
| Cap Saint-Jacques et station de chemin de fer        | J. Larue       | En diligence     | 14        | 6  | 12 do                   | 180 00   |
| Cap Saint-Jacques et station de chemin de fer        | P. Pagé        | Facultatif       | 2 1/2     | 12 | 12 do                   | 198 00   |
| Cap Santé et Les Escourels                           | E. Marotte     | En voiture       | 2         | 6  | 12 do                   | 90 00    |
| Cap Santé et Portneuf                                | M. Campeau     | do               | 10 1/2    | 6  | 12 do                   | 150 00   |
| Carleton et Lacune                                   | D. Rochon      | do               | 2 1/2     | 6  | 12 do                   | 130 00   |
| Carleton et Vaudreuil Station                        | J. Oneliet     | do               | 2         | 6  | 12 do                   | 247 00   |
| Casault et station de chemin de fer                  | G. W. Barlow   | Facultatif       | 5         | 3  | 13 do                   | 1,173 75 |
| Castlebar et Danville                                | J. Jarvis      | do               | 5         | 6  | 3 do                    | 40 00    |
| do   | do             | do               | 5         | 6  | (jusqu'au 30 juin 1886) | 31 25    |
| do   | do             | do               | 5         | 9  | do depuis le do         | 112 50   |

ÉTAT N° 2, B—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                               | Nom de l'entrepreneur.         | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                       | Montant. |
|--|--------------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|--------------------------------|----------|
| Caughnawaga et qui                             | A. de Lorimer                  | En voiture.        | 280 vgs.            | 12                             | 12 mois                        | 88 00    |
| Canaque et station de chemin de fer.           | R. A. Blais                    | A pied.            | 4                   | 12                             | et d'urgence spéciale.         | 58 25    |
| Cedar Hill et station de chemin de fer.        | J. Smith                       | Facultatif.        | 60 vgs.             | 12                             | do                             | 12 00    |
| Cedars et Saint-Dominique Station.             | G. Bissonnette                 | En voiture.        | 4                   | 6                              | do                             | 189 60   |
| Chambly Basin et station de chemin de fer.     | E. B. Maynard                  | Facultatif.        | 1                   | 12                             | do                             | 80 00    |
| Chambly Canton et station de chemin de fer.    | J. Fackett.                    | do                 | 1                   | 12                             | do                             | 80 00    |
| Chambord et Dablon.                            | J. Etoudeau                    | Cheval ou voit.    | 17                  | 1                              | do (depuis le 1er sept. 1886). | 40 83    |
| Champlain et station de chemin de fer.         | J. Abel                        | En voiture.        | 2                   | 12                             | do                             | 90 00    |
| Champlain et Vincennes.                        | M. Dessureault                 | Facultatif.        | 6                   | 3                              | do (jusqu'au 31 jan. 1887).    | 83 33    |
| Channay et Piquelis.                           | F. Poulin                      | do                 | 9                   | 1                              | do                             | 50 00    |
| Chantrelle et Ravdon.                          | A. Morin                       | En voiture.        | 17                  | 3                              | do                             | 210 00   |
| Chepeau et Fort-Joulonge.                      | L. G. Poupore                  | do                 | 21                  | 3                              | do                             | 172 50   |
| Chepeau, Fembrôte et Fort-William.             | A. S. Maloney                  | do                 | 22                  | 6                              | do (depuis le 1er oct. 1886)   | 493 00   |
| Charlemagne et L'Assomption.                   | J. Belhumeur                   | do                 | 9                   | 6                              | do                             | 200 00   |
| Charlemagne et Montréal.                       | M. A. Chambaault               | do                 | 15                  | 6                              | do                             | 400 00   |
| Charlebourg et Québ. c.                        | E. Lefebvre.                   | do                 | 5                   | 2                              | do                             | 80 00    |
| Charteris et Clarendon-Nord.                   | J. Raiph.                      | Facultatif.        | 3                   | 1                              | do                             | 15 00    |
| Charyerville et La Patrie                      | A. Daigreau                    | En voiture.        | 9                   | 2                              | do (depuis le 1er juil. 1885)  | 39 00    |
| Chastorv' et Saint-Philippa                    | W. Douglas                     | do                 | 24                  | 3                              | do                             | 61 00    |
| Chaudière et Saint-Zéphirin.                   | A. Lemieux.                    | do                 | 54                  | 3                              | do                             | 20 00    |
| Chaudière Mills et station de chemin de fer.   | do                             | Facultatif.        | 30 vgs.             | 12                             | do                             | 100 00   |
| Chaudière Station et station de chemin de fer. | A. McTeer.                     | Cheval ou voit.    | 3                   | 6                              | do                             | 35 00    |
| Chaudron et Saint-Agapit.                      | E. T. Piquet                   | Facultatif.        | 3                   | 3                              | do                             | 40 00    |
| Chautum et Lebarre                             | H. W. Edmonds                  | do                 | 14                  | 6                              | do                             | 35 00    |
| Chicoutimi et Lacombe.                         | G. Delleire                    | Cheval ou voit.    | 6                   | 1                              | do                             | 80 00    |
| Chicoutimi et station de chemin de fer.        | O. Tremblay                    | Facultatif.        | 4                   | 2                              | do                             | 75 00    |
| Chicoutimi et station de chemin de fer.        | R. A. Suzzell.                 | Cheval ou voit.    | 4                   | 2                              | do                             | 149 00   |
| Chicoutimi et Tremblay                         | Cherry River et Magog          | En voiture.        | 13                  | 3                              | do                             | 172 50   |
| Chicoutimi et qual.                            | Chester et North Ham.          | do                 | 21                  | 3                              | do (jusqu'au 30 sept. 1886).   | 76 00    |
|  | Chichester et Port-Coulonge.   | do                 | 40                  | 6                              | do                             | 246 00   |
|  | Chicoctimi et Lebarre          | do                 | 10                  | 6                              | do                             | 1310 00  |
|  | Chicoctimi et Murray Bay River | do                 | 53                  | 6                              | do                             | 80 00    |
|  | Chicoctimi et qual.            | Facultatif.        | 2                   | 6                              | do                             | 80 00    |
|  |                                | En voiture         | 2                   | 12                             | do                             | 66 75    |

Tel q. req. Saison, 1886

| Nom de la route.                                   | Nom de l'entrepreneur.   | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                    | Montant. |
|--|--------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|-----------------------------|----------|
| Châte aux Iroquois et L'Annonciation               | J. Demers                | Cheval ou voit.    | 15                  | 1                              | 12 mois                     | 75 00    |
| Châte aux Iroquois et Saint-Jovite.                | P. Maurice               | En voiture.        | 20                  | 2                              | do                          | 180 00   |
| Clairvaux et Bacs-Saint-Paul.                      | E. Gauthier              | Cheval ou voit.    | 7 1/2               | 2                              | do                          | 72 00    |
| Clapham et Inverness                               | J. Forbes                | En voiture.        | 13                  | 3                              | do                          | 156 00   |
| Clarenceville et station de chemin de fer Lacolle. | M. J. Burnot             | do                 | 4                   | 6                              | do                          | 240 00   |
| Clarenceville et Wolf Ridge                        | do                       | do                 | 4                   | 6                              | do                          | 40 00    |
| Coaticook et Canaan, E.-U.                         | A. Trihey                | do                 | 19                  | 3                              | do                          | 180 00   |
| Coaticook et North Coaticook                       | E. Tomkins.              | Cheval ou voit.    | 1 1/2               | 2                              | do                          | 50 00    |
| Coaticook et Paquette                              | A. T. Paquette           | En voiture.        | 22                  | 2                              | do                          | 300 00   |
| Coaticook et Rock Island                           | C. N. Ramick             | do                 | 19                  | 6                              | do                          | 475 00   |
| Coleraine Station et station de chemin de fer.     | J. Roberge.              | Facultatif.        | 67 vgs.             | 12                             | do                          | 104 50   |
| do   | M. Hurley                | do                 | 14                  | 3                              | do (jusqu'au 30 sept. 1886) | 98 00    |
| Coleraine Station et Wolfstown                     | F. Hagarty               | do                 | 14                  | 3                              | do                          | 128 00   |
| Como et Oka  | N. Roy                   | A pied.            | 9                   | 6                              | do                          | 200 00   |
| Compton et Martinville                             | O. Chauvette             | Cheval ou voit.    | 6                   | 12                             | do                          | 180 00   |
| Compton et Saint-Evidge.                           | F. Pierce.               | En voiture.        | 10                  | 3                              | do                          | 493 00   |
| Contrecoeur et Verennes                            | G. Boulay                | do                 | 6                   | 12                             | do (moins l'amende)         | 225 00   |
| Contrecoeur et Verennes                            | O. Hurteau               | do                 | 18                  | 6                              | do                          | 52 00    |
| Cookshire et Island Brook                          | J. Miller                | do                 | 10                  | 6                              | do                          | 93 00    |
| Cooper's Corners et Laguerre                       | S. J. Osrood             | A pied ou en voit. | 1 1/2               | 12                             | do                          | 50 00    |
| Corbin et Frontière                                | T. Cooper                | En voiture.        | 2                   | 12                             | do                          | 200 00   |
| Côteau du Lac et Côteau Landing                    | A. Roberts.              | do                 | 3                   | 6                              | do                          | 16 50    |
| Côteau Landing et station de chemin de fer.        | G. Gauthier              | do                 | 2                   | 19                             | do (jusqu'au 30 sept. 1886) | 100 00   |
| do   | do                       | do                 | 2                   | 19                             | do                          | 60 00    |
| Côteau Landing et Saint-Zotique                    | O. Prieur.               | do                 | 2 1/2               | 6                              | do                          | 63 50    |
| Côteau Landing et Valleyfield.                     | St. Francis Tow-Boat Co. | Chaloupe ou voit.  | 6                   | 12                             | do (voir service par eau).  | 200 00   |
| Côte Saint-Louis et Mile End                       | J. Lalonde               | En voiture.        | 6                   | 6                              | do                          | 52 00    |
| Côte Saint-Michel et Montreal.                     | M. M. Hoite              | Facultatif.        | 6 1/2               | 6                              | do                          | 120 00   |
| Côte Saint-Paul et station de chemin de fer.       | L. Tasse                 | do                 | 12                  | 12                             | do                          | 96 00    |
| Corvey Hill et Vicars                              | E. Latour                | En voiture.        | 2                   | 6                              | do                          | 52 00    |
| Cowanville et station de chemin de fer.            | W. Orr                   | Facultatif.        | 2 1/2               | 12                             | do                          | 72 00    |
| Craig's Road Station et Fréchette                  | J. E. O'Halloran.        | En voiture.        | 2 1/2               | 3                              | do                          | 50 00    |
| Craig's Road Station et Saint-Sylvestre-Est.       | N. Fréchette             | Cheval ou voit.    | 24                  | 6                              | do                          | 590 00   |
| Cranbourne et Cuiduff.                             | L. Demers                | En voiture.        | 5                   | 2                              | do (jusqu'au 28 fév. 1887)  | 41 25    |
| do   | W. Wilson                | Cheval ou voit.    | 5                   | 3                              | do                          | 5 62     |
| do   | do                       | do                 | 5                   | 3                              | do                          | 20 00    |
| Cranbourne et Frampton                             | V. Lacroix               | Facultatif.        | 8                   | 3                              | do (jusqu'au 30 juin 1886)  | 90 00    |
| do   | do                       | do                 | 8                   | 3                              | do                          | 46 40    |
| Cross Point et Matapedia                           | O. Keane                 | do                 | 14                  | 2                              | do                          | 100 00   |
| Cross Point et Sainte-Anne de Restigouche.         | O. Guay                  | En voiture.        | 2                   | 6                              | do                          | 84 00    |
| Cross Point et Nillerville                         | A. McDonald              | Facultatif.        | 10 1/2              | 2                              | do                          | 50 00    |
| Cumberland Mills et Rivière Gilbert                | L. J. Taylor.            | do                 | 8                   | 1                              | do                          | 30 00    |
| Dalesville et Edina.                               | J. Tomalty               | En voiture.        | 6                   | 1                              | do                          | 180 00   |
| Dalesville et Lachute.                             | P. McArthur              | Cheval ou voit.    | 6                   | 6                              | do                          | 44 00    |
| Dalesville et Louisa.                              | W. Watchorn              | En voiture.        | 5                   | 2                              | do                          | 42 00    |
| Dalesville et Saint-Michel de Wentworth.           | M. Miller                | do                 | 9                   | 7                              | do                          | 42 00    |

ÉTAT N<sup>o</sup> 2, B—Suite.  
DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.   | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport.   | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                    | Montant. |
|--|------------------------|----------------------|---------------------|--------------------------------|-----------------------------|----------|
| Dalhousie Mills et Peveil.....                               | A. Morrison            | En voiture.....      | 2                   | 6                              | 12 mois.....                | \$ 60 00 |
| Dalling et South Ely.....                                    | L. W. Weed             | Facultatif.....      | 6                   | 3                              | do jusqu'au 30 sept. 1886.  | 55 00    |
| Danby et station de chemin de fer.....                       | S. D. McEed            | do                   | 50 vgs.             | 12                             | do                          | 12 00    |
| Danford Lake et Kazabaza.....                                | H. J. Barnes           | do                   | 9                   | 6                              | do (jusqu'au 30 sept. '86)  | 45 00    |
| do   | H. Heney               | do                   | 18                  | 1                              | do depuis le do             | 120 00   |
| do   | do                     | do                   | 3                   | 6                              | do                          | 34 00    |
| Danford Lake et Otter Lake.....                              | R. M. Gibson           | A pied.....          | 17                  | 3                              | do (dep. le 1er janv. 1887) | 62 50    |
| Danville et station de chemin de fer.....                    | W. Peinebaud           | En voiture.....      | 10                  | 3                              | do                          | 120 00   |
| Danville et Saint-Genille.....                               | J. Godbout             | do                   | 24                  | 3                              | do (jusqu'au 31 déc. 1886). | 299 25   |
| Danville et Saint-Georges de Windsor.....                    | G. Godenough           | Ocheval ou voit..... | 24                  | 3                              | do depuis le do             | 92 50    |
| Danville et South Han.....                                   | L. A. Turcotte         | do                   | 63                  | 1                              | do (jusqu'au 30 juin 1886)  | 10 00    |
| do   | J. D. Morin            | do                   | 63                  | 2                              | do depuis le do             | 6 00     |
| do   | do                     | do                   | 7                   | 2                              | do                          | 125 00   |
| D'Anteuil et Kingsy Falls.....                               | J. R. Denison          | do                   | 13                  | 12                             | do                          | 180 00   |
| do   | do                     | En voiture.....      | 23                  | 12                             | do                          | 44 25    |
| Denison's Mills et Richmond-Est.....                         | O. Perrault            | do                   | 23                  | 12                             | do (jusqu'au 31 déc. 1886)  | 24 75    |
| Derby Line, Rock Island, Stanstead et st. de ch. de fer..... | do                     | do                   | 23                  | 12                             | do depuis le do             | 20 00    |
| Deschambault et station de chemin de fer.....                | do                     | do                   | 100 vgs.            | 12                             | do                          | 75 00    |
| do   | A. Blondeau            | Facultatif.....      | 3                   | 3                              | do                          | 63 00    |
| Desjardins et station de chemin de fer.....                  | J. Holiday             | En voiture.....      | 3                   | 12                             | do                          | 32 00    |
| Dewittville et station de chemin de fer.....                 | F. E. Dufresne         | do                   | 120 vgs.            | 12                             | do                          | 60 00    |
| Dillonville et Eastman.....                                  | J. E. Rheault          | do                   | 3                   | 12                             | do                          | 45 00    |
| D'Israeli et station de chemin de fer.....                   | O. Baldwin             | do                   | 9                   | 12                             | do                          | 70 00    |
| Dixville et station de chemin de fer.....                    | D. Beaudesne           | En voiture.....      | 12                  | 12                             | do                          | 100 00   |
| Domaine de Gentilly et Gentilly.....                         | D. Deschary            | do                   | 24                  | 1                              | do                          | 79 00    |
| Dorval et station de chemin de fer.....                      | J. Bush                | Cheval ou voit.....  | 12                  | 6                              | do                          | 48 00    |
| Doyle et Sheenboro'.....                                     | D. Cussan              | do                   | 3                   | 3                              | do                          | 18 50    |
| Drummondville et Melbourne.....                              | J. F. Picotin          | A pied.....          | 5                   | 6                              | do (jusqu'au 30 juin 1886)  | 69 00    |
| Drummondville et station de chemin de fer.....               | S. Guèvremont          | En voiture.....      | 5                   | 2                              | do (jusqu'au 31 déc. 1886)  | 23 75    |
| Drummondville et Saint-Cyville de Wendover.....              | do                     | do                   | 15                  | 3                              | do depuis le do             | 150 00   |
| do   | A. A. Duclou           | Cheval ou voit.....  | 15                  | 12                             | do                          | 20 00    |
| Duclos et Wakefield.....                                     | S. F. Gatignol         | do                   | 1                   | 2                              | do (jusqu'au 31 déc. 1886)  | 50 00    |
| do   | W. H. Lohrop           | En voiture.....      | 4 1/2               | 6                              | do                          | 50 00    |
| Dudswell Centre et station de chemin de fer.....             | E. F. Orr              | do                   | 4                   | 2                              | do                          | 65 00    |
| Dudswell Centre et South Dudswell.....                       | J. O. Dufresne         | do                   | 2                   | 12                             | do                          | 100 00   |
| Dufresne's Mills et South Durham.....                        | J. F. Scott            | do                   | 2 1/2 et 2          | 3 et 6                         | do                          | 65 00    |
| Dunboro', Scotsmore et station de chemin de fer.....         | J. F. Scott            | do                   | 2 1/2 et 2          | 12 et 12                       | do                          | 100 00   |
| Dundee et station de chemin de fer.....                      | J. Tyo                 | do                   | 1                   | 12                             | do                          |          |

|  |                  |                     |           |        |                             |          |
|--|------------------|---------------------|-----------|--------|-----------------------------|----------|
| Dunham et Dunham-Est.....                                | J. G. Wales      | do                  | 13 et 7   | 3 1/2  | do                          | 141 00   |
| Dunham, Stanbridge-Est et Stanbridge Station.....        | J. H. Martin     | do                  | 100 vgs.  | 6      | do                          | 447 00   |
| East Angus et Linda.....                                 | D. B. Hall       | do                  | 1         | 3      | do                          | 39 00    |
| East Angus et station de chemin de fer.....              | F. P. Buck       | do                  | 4 1/2     | 12     | do                          | 16 00    |
| East Angus et South Dudswell.....                        | E. F. Orr        | do                  | 4         | 3      | do (dep. le 1er janv. 1887) | 15 00    |
| East Arthabaska et L'Anchele.....                        | L. Boulanger     | do                  | 17        | 3      | do                          | 50 00    |
| East Arthabaska et Saint-Fortunat.....                   | P. P. Janeau     | do                  | 5         | 6      | do                          | 300 00   |
| East Arthabaska et Stanfoly.....                         | D. Lunneau       | do                  | 28 et 6   | 6      | do                          | 195 00   |
| East Clifton, Sawyerville et Gansau, E.-U.....           | W. Sawyer        | Cheval ou voit..... | 1         | 2 et 1 | do                          | 260 00   |
| East Farnham et station de chemin de fer.....            | C. Mansfield     | En voiture.....     | 4         | 6      | do                          | 80 00    |
| do   | do               | do                  | 4         | 6      | do                          | 20 00    |
| East Magdala et Lyster.....                              | A. Pousset       | do                  | 9         | 1      | do                          | 28 00    |
| Eastman et station de chemin de fer.....                 | I. Perdue        | Facultatif.....     | 9         | 6      | do                          | 48 00    |
| East Templeton et Perkins.....                           | J. Freney        | Cheval ou voit..... | 9         | 2      | do (jusqu'au 31 août 1886)  | 41 57    |
| do   | do               | do                  | 9         | 5      | do depuis le do             | 58 33    |
| East Templeton et station de chemin de fer.....          | P. Devost        | En voiture.....     | 33 vgs.   | 7      | do                          | 18 00    |
| Echo Vale et station de chemin de fer.....               | J. P. Jones      | A pied.....         | 1         | 12     | do                          | 18 00    |
| Echo Vale, station de chemin de fer de, et Popolpis..... | J. P. Franceur   | En voiture.....     | 6         | 12     | do                          | 240 00   |
| Egen Dale et Table Falls.....                            | C. Johnson       | do                  | 6         | 1      | do                          | 34 00    |
| Eggen Dale et Saint-Ephrem d'Upton.....                  | C. Dupont        | do                  | 8 1/2     | 6      | do                          | 195 00   |
| Eglin Road et station de chemin de fer.....              | F. Bélanger      | do                  | 3         | 12     | do                          | 30 00    |
| Emilside et Kamrook.....                                 | R. Campbell      | do                  | 1         | 6      | do                          | 75 00    |
| Emilville et Saint-Pie.....                              | M. Gauhier       | do                  | 8         | 1      | do                          | 40 00    |
| Escuminac et Fleurant.....                               | L. Leblanc       | Cheval ou voit..... | 304       | 1      | do                          | 25 00    |
| Esquimaux Point et Lourdes du Blanc Sablon.....          | P. Thérberge     | Facultatif.....     | 150       | 4      | do                          | 440 00   |
| Esquimaux Point et Moisie.....                           | O. Ahlers        | do                  | 3         | 12     | do                          | 670 00   |
| Etchemin et Lévis.....                                   | F. Samson        | do                  | 3         | 6      | do (jusqu'au 30 sept. '85)  | 260 00   |
| Etchemin et Saint-Jean Chrysostôme.....                  | A. Pichet        | En voiture.....     | 3         | 6      | do depuis le do             | 56 00    |
| do   | do               | do                  | 4         | 6      | do (jusqu'au 1er fév. 1887) | 16 57    |
| Etchemin et Québec-Sud.....                              | P. E. Bourassa   | do                  | 2 1/2     | 3      | do                          | 52 00    |
| Farnboro' et West Shefford.....                          | J. Enright       | Facultatif.....     | 14 perch. | 6      | do (jusqu'au 31 déc. 1886)  | 18 75    |
| Farnboro' et station de chemin de fer.....               | A. Trux          | do                  | 14 perch. | 6      | do depuis le do             | 6 25     |
| do   | S. Paquette      | do                  | 5         | 3      | do                          | 50 00    |
| Farnham et Magenta.....                                  | J. Fournier      | En voiture.....     | 8         | 2      | do                          | 130 00   |
| Farnham et station de chemin de fer.....                 | S. S. Ochoquette | Facultatif.....     | 1         | 30     | do                          | 80 00    |
| Farnham et Stanbury.....                                 | P. Béariv        | Cheval ou voit..... | 6 1/2     | 6      | do                          | 140 00   |
| Father Point et Rimouski.....                            | P. Beaulieu      | En voiture.....     | 18        | 2      | do                          | 120 00   |
| Fleurian et Sainte-Luce.....                             | A. Garon         | do                  | 6         | 1      | do                          | 32 00    |
| Fontelle et Bassin de Gaspé.....                         | J. Stanley       | Cheval ou voit..... | 8         | 2      | do                          | 48 00    |
| Fontenoy et Melbourne.....                               | S. Fraser        | En voiture.....     | 23        | 12     | do                          | 999 00   |
| Fort Clouffe et Portage du Fort.....                     | J. B. Kelly      | do                  | 6         | 6      | do                          | 75 00    |
| Fortville et Saint-Jean des Chailions.....               | J. B. Fortier    | do                  | 6         | 1      | do                          | 30 00    |
| Fortin et Matane.....                                    | N. Fortin        | do                  | 6         | 12     | do                          | 12 00    |
| Foster et station de chemin de fer.....                  | C. P. Inglis     | Facultatif.....     | 107       | 3      | do                          | 299 00   |
| Foster et Grande Grève.....                              | J. Philbert      | do                  | 20        | 2      | do                          | 1 054 70 |
| Fox River et Sainte-Anne des Monts.....                  | A. LePage        | do                  | 13        | 6      | do                          | 1 260 00 |
| Frampton et Sainte-Henédine.....                         | J. Audette       | En voiture.....     | 13        | 6      | do                          |          |

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de l'entrepreneur.                      | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                | Montant. |
|---|--------------------|---------------------|--------------------------------|-------------------------|----------|
| Frampton et Springbrook                     | Cheval ou voit.    | 4                   | 3                              | 12 mois                 | \$ 60 00 |
| Franklin Centre et Hemmingford              | do                 | 16                  | 6                              | do                      | 131 25   |
| do  | do                 | 16                  | 3                              | depuis le 30 juin 1886) | 307 50   |
| do  | do                 | 16                  | 6                              | do                      | 445 00   |
| Franklin Centre et Huntington               | Facultatif         | 2                   | 6                              | 12 do                   | 61 00    |
| Franklin Centre et Starnesboro              | En voiture         | 6 1/2               | 3                              | do                      | 368 48   |
| Freilighburg et North Pinnacle              | Cheval ou voit.    | 10                  | 6                              | do                      | 339 00   |
| Freilighburg et Saint-Armand Station        | En voiture         | 13 1/2              | 6                              | do                      | 91 00    |
| Freilighburg et Sweetburg                   | En voiture         | 2 1/2               | 6                              | do                      | 60 00    |
| Frost Village et Waterville                 | do                 | 4                   | 2                              | do                      |          |
| Fulford et Waterloo                         | do                 |                     | 2                              | do                      |          |
| Galion et Gould                             | do                 | 5 1/2               | 2                              | do                      | 42 00    |
| Garland et Saint-Chrysostôme                | do                 | 3                   | 3                              | do                      | 48 00    |
| Garthly Station et station de chemin de fer | A pied             | 1                   | 12                             | do                      | 73 32    |
| Gaspatine et Holton                         | Facultatif         | 3                   | 2                              | do                      | 8 50     |
| Gaspé, Bassin de, et Baie de Gaspé-Sud      | En voiture         | 4 1/2               | 3                              | do                      | 60 00    |
| Gaspé, Bassin de, et Grande Grève           | Facultatif         | 13                  | 3                              | do                      | 230 00   |
| Gaspé, Bassin de, et Percé                  | En voiture         | 36                  | 6                              | do                      | 1,400 00 |
| Gaspé, Bassin de, et Qué.                   | En voiture         | 34                  | 6                              | do                      | 48 00    |
| Genoa et Saint-Thomas                       | Facultatif         | 3 1/2               | T q. req.                      | Saison de 1886          | 48 00    |
| Georgville et Knowlton Landing              | do                 | 3 1/2               | 6                              | do                      | 15 64    |
| do  | do                 | 3 1/2               | 2                              | do                      | 42 00    |
| Georgville et Magog                         | do                 | 2 1/2               | 6                              | do                      | 48 00    |
| do  | do                 | 2 1/2               | 6                              | do                      | 39 00    |
| Georgville et Magog's Point                 | En voiture         | 10                  | 6                              | do                      | 75 00    |
| Georgville et Smith's Mills                 | do                 | 10                  | 6                              | do                      | 195 00   |
| do  | do                 | 10                  | 6                              | do                      | 52 00    |
| Georgville et Stanstead Junction            | Cheval ou voit.    | 5 1/2               | 6                              | do                      | 157 50   |
| Gerardine et Stockwell                      | do                 | 10 1/2              | 6                              | do                      | 73 75    |
| Glen Iver et Sherbrooke                     | do                 | 13                  | 6                              | do                      | 55 83    |
| do  | do                 | 13                  | 6                              | do                      | 26 00    |
| Glen Robertson et Mongenais                 | do                 | 7 1/2               | 2                              | do                      | 26 66    |
| Gould et North Hill                         | do                 | 8                   | 1                              | do                      | 19 66    |
| Gould et Red Mountain                       | do                 | 4 1/2               | 2                              | do                      | 42 00    |
| Gould et Robinson                           | do                 | 5                   | 2                              | do                      | 40 00    |
| Gould et Robinson                           | do                 | 12                  | 6                              | do                      | 248 25   |
| Gould et Spottstown                         | do                 | 7 1/2               | 6                              | do                      | 55 00    |

|   |                 |       |    |    |        |
|---|-----------------|-------|----|----|--------|
| Gould Station et station de chemin de fer | Facultatif      | 12    | 12 | do | 40 00  |
| Grandboro' et Graby                       | En voiture      | 6     | 3  | do | 90 00  |
| do  | do              | 6     | 3  | do | 28 50  |
| do  | do              | 9     | 3  | do | 289 00 |
| Granby et Milton                          | do              | 8     | 12 | do | 75 00  |
| Granby et station de chemin de fer        | Facultatif      | 8     | 12 | do | 180 00 |
| Granby et Shefford Mountain               | Cheval ou voit. | 5 1/2 | 3  | do | 230 00 |
| Grande Baie et L'Anse Saint-Jean          | Facultatif      | 4 1/2 | 2  | do | 80 00  |
| Grande Caspé et New Richmond              | Cheval ou voit. | 14    | 3  | do | 180 00 |
| Grandes Goudées et Jersey Mills           | do              | 2 1/2 | 3  | do | 40 00  |
| Grande Ligne et Mont Saint-Nicholas       | Facultatif      | 7     | 12 | do | 112 50 |
| Grand Méus et St. Octave Station          | En voiture      | 3     | 6  | do | 13 41  |
| Grandes Piles et Sainte-Flore             | do              | 7     | 6  | do | 126 50 |
| do  | do              | 7     | 6  | do | 61 00  |
| Grand River et Qué.                       | do              | 4     | 12 | do | 50 00  |
| Grand Saint-Eprit et Sainte-Monique       | Facultatif      | 2 1/2 | 3  | do | 60 00  |
| Green River et Saint-Antoine              | En voiture      | 3 1/2 | 6  | do | 115 00 |
| Green River et Saint-Modeste              | Cheval ou voit. | 5     | 6  | do | 50 00  |
| Greer Mount et Thorne Centre              | do              | 6     | 3  | do | 156 00 |
| Greenville et Lost River                  | do              | 19    | 2  | do | 25 00  |
| Greenville et station de chemin de fer    | do              | 1 1/2 | 6  | do | 36 00  |
| do  | do              | 1 1/2 | 6  | do | 192 00 |
| Groundnes                                 | do              | 3 1/2 | 12 | do |        |
| Hadlow Cove Road et Saint-David de Lévis  | Facultatif      | 1     | 6  | do | 50 00  |
| Itallerton et Hemmingford                 | En voiture      | 4 1/2 | 3  | do | 75 00  |
| Halverson et Masham Mills                 | Cheval ou voit  | 11    | 2  | do | 100 00 |
| Hardwood Flat et Robinson                 | En voiture      | 5     | 2  | do | 19 60  |
| Harrington et Rivington                   | do              | 5     | 1  | do | 26 00  |
| Hayley et station de chemin de fer        | do              | 3 1/2 | 6  | do | 138 75 |
| do  | do              | 3 1/2 | 6  | do | 31 25  |
| Heaton et South barnston                  | do              | 3 1/2 | 6  | do | 6 66   |
| Hedleyville et Saint-Roch de Québec       | do              | 3 1/2 | 6  | do | 62 60  |
| Helena et White's Station                 | A pied          | 3 1/2 | 12 | do | 198 00 |
| Hemison et Saint-Malachie                 | En voiture      | 3     | 1  | do | 25 00  |
| Hemmingford et Roxham                     | Cheval ou voit. | 2     | 1  | do | 35 00  |
| Henryburg et Lacolle                      | do              | 8 1/2 | 2  | do | 120 00 |
| Henryville et Six-Bras Station            | do              | 8     | 3  | do | 189 00 |
| High Rock et Notre-Dame du Laus           | do              | 29    | 6  | do | 200 00 |
| Hochelags et Longue Pointe                | Cheval ou voit. | 3 1/2 | 6  | do | 156 00 |
| Hochelags et Montréal                     | En voiture      | 2 1/2 | 18 | do | 350 00 |
| Holland's Mills et Châli-foux Point       | do              | 2 1/2 | 3  | do | 58 00  |
| Holton et Sainte-Clothilde de Châteauguay | do              | 2     | 2  | do | 25 50  |
| do  | do              | 2     | 3  | do | 4 25   |
| Houze Harbor et Iles de la Madeleine      | 3 par mois      | 30    | 1  | do | 70 00  |
| Howick et station de chemin de fer        | 12              | 12    | 12 | do | 43 00  |
| Howick et Saint-Chrysostôme               | 6               | 12    | 6  | do | 370 00 |
| Huntertown et Louiseville                 | do              | 17    | 12 | do | 70 00  |
| Huntingdon et station de chemin de fer    | do              |       |    | do |        |

ETAT N° 2, B.—Suite.

—DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.  | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                 | Montant.  |
|---|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|--------------------------|-----------|
| Inverness et Kinross's Mills.                           | J. Franklin            | Facultatif         | 9 1/2               | 3                              | 12 mois                  | \$ 128 00 |
| Inverness et Leeds                                      | H. McOutcheon          | Cheval ou voit.    | 12                  | 6                              | do                       | 391 00    |
| Inverness et New Ireland                                | J. Jamieson            | En voiture         | 17                  | 3                              | do                       | 178 00    |
| Inverness et Sainte-Julie de Somerset                   | D. Johnston            | do                 | 9 1/2               | 6                              | (jusqu'au 30 juin 1886)  | 66 60     |
| do  | W. Johnston            | do                 | 8                   | 6                              | depuis le do             | 198 00    |
| Iron Hill et Sweetsburg                                 | W. Moffat              | do                 | 9                   | 2                              | do                       | 120 00    |
| Isle aux Coudres et Baie Saint-Paul                     | J. Dufour              | Facultatif         | 9                   | 2                              | (jusqu'au 31 déc. 1886)  | 234 00    |
| do  | do                     | do                 | 9                   | 2                              | depuis le do             | 85 00     |
| Isle aux Coudres et Quai                                | E. Dufour              | do                 | 6                   | 2                              | Saison 1886              | 37 75     |
| Isle aux Grues et Montmagry                             | N. Lebel               | do                 | 6                   | 2                              | do                       | 225 00    |
| Isle Bizard et Sainte-Genève                            | A. Barbeau             | En voiture         | 7                   | 6                              | do                       | 95 00     |
| Isle Perrot et Sainte-Anne de Bellevue                  | J. Mongette            | Cheval ou voit.    | 4                   | 6                              | do                       | 186 00    |
| Isle Verte et Notre-Dame de l'Isle Verte                | T. Fraser              | Facultatif         | 1                   | 13                             | do                       | 50 00     |
| Isle Verte et station de chemin de fer                  | L. A. Bertrand         | do                 | 10                  | 2                              | do                       | 80 00     |
| Isle Verte et Saint-Paul de la Croix                    | A. Boucher             | Cheval ou voit.    | 10                  | 2                              | (jusqu'au 30 sept. 1886) | 37 50     |
| do  | do                     | do                 | 10                  | 2                              | depuis le do             | 10 00     |
| Jersey Mills et Marlow                                  | M. Cahill              | do                 | 13                  | 3                              | do                       | 230 00    |
| Johaveille et station de chemin de fer                  | O. Smith               | Facultatif         | 8                   | 6                              | do                       | 28 00     |
| Joliette  | J. Mirault             | En voiture         | 8                   | 12                             | do                       | 544 00    |
| Joliette et Saint-Migron                                | O. Robichaud           | do                 | 9                   | 6                              | do                       | 147 00    |
| Joliette et Sainte-Mélanie                              | L. Beliveau            | do                 | 14                  | 6                              | do                       | 285 00    |
| Joliette et Saint-Paul d'Industrie                      | F. Perreault           | do                 | 4                   | 6                              | do                       | 80 00     |
| Joynt et North Wakefield                                | R. Joynt               | Cheval ou voit.    | 9                   | 2                              | do                       | 106 00    |
| Kamouraska et station de chemin de fer                  | J. B. Pelletier        | En voiture         | 5                   | 12                             | do                       | 300 00    |
| do  | N. Pelletier           | do                 | 5                   | 12                             | do                       | 150 00    |
| Kamouraska et Saint-Germain de Kamouraska               | J. Moreau              | do                 | 7                   | 8                              | (dep. le 1er août 1886)  | 26 67     |
| Katavale et North Hatley                                | H. Courtemanche        | do                 | 4 1/2               | 2                              | do                       | 7 00      |
| Katavale et station de chemin de fer                    | do                     | do                 | 18                  | 6                              | (jusqu'au 30 oct. 1886)  | 23 33     |
| do  | do                     | do                 | 18                  | 6                              | depuis le do             | 23 31     |
| Kazubazua et Lac Sainte-Marie                           | E. Lenay               | do                 | 5                   | 1                              | do                       | 7 50      |
| do  | S. C. Kenney           | Facultatif         | 5                   | 1                              | (jusqu'au 30 juin 1887)  | 37 50     |
| do  | X. Levéillé            | do                 | 7                   | 1                              | depuis le do             | 59 00     |
| Kazubazua et Venosta                                    | J. McCaffrey           | Cheval ou voit.    | 6                   | 1                              | do                       | 34 00     |
| Keith et Robinson                                       | J. McLeannan           | do                 | 7                   | 3                              | (dep. le 1er juy 1887)   | 24 00     |
| Keigo et station de ca de fer de la Rivière à la Truite | J. Morrison            | Facultatif         | 2 1/2               | 6                              | do                       | 130 00    |

| Nom de la route.  | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                              | Montant. |
|---|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------------------------|----------|
| Kildare et Saint-Alphonse                                     | T. Jenson              | En voiture         | 12                  | 3                              | do                                    | 155 00   |
| Kingsy Falls et Lorne   | M. Morin               | Cheval ou voit.    | 4                   | 12                             | do                                    | 230 00   |
| Kingsy Falls et Robson  | H. Gagnon              | En voiture         | 7                   | 2                              | (depuis le 1er oct. 1886)             | 30 00    |
| Kinnear's Mills et Leeds                                      | T. McOutcheon          | do                 | 9                   | 3                              | do                                    | 29 75    |
| do  | H. Goff                | do                 | 9                   | 3                              | (jusqu'au 30 juin 1886)               | 120 00   |
| do  | S. N. Courtney         | do                 | 9                   | 24                             | depuis le do                          | 72 00    |
| do  | L. Poulin              | Cheval ou voit.    | 9                   | 3                              | do                                    | 135 00   |
| Lac Baie et Nicolet   | T. Vigneau             | En voiture         | 9                   | 6                              | (jusqu'au 30 sept. 1886)              | 120 00   |
| do  | R. Garrison            | do                 | 9                   | 6                              | depuis le do                          | 124 50   |
| Lac Baie et Saint-Zéphirin                                    | T. Vigneau             | do                 | 6                   | 6                              | do                                    | 220 00   |
| Lac Baie et Yamaska   | do                     | do                 | 2 1/2               | 6                              | do                                    | 750 00   |
| Labarre et Metabetchouan                                      | O. Hébert              | do                 | 30                  | 6                              | do                                    | 780 00   |
| La Beauce et station de chemin de fer                         | J. B. Gregoire         | A pied ou en voit. | 12                  | 10                             | do                                    | 43 54    |
| La Beauce et Saint-Jacques                                    | I. Racine              | Cheval ou voit.    | 3                   | 6                              | (jusqu'au 13 jrs. (jusq. 13 fév. '87) | 80 00    |
| L'Acadie et Saint-Jacques le Mineur                           | E. F. Poirer           | En voiture         | 5                   | 6                              | do                                    | 140 00   |
| Lachenaie et Terrebonne                                       | A. Lapierre            | do                 | 4 1/2               | 6                              | do                                    | 161 00   |
| Lachervillière et station de chemin de fer                    | V. Porciance           | Cheval ou voit.    | 4                   | 6                              | do                                    | 144 00   |
| Lachine et Lachine Rapids                                     | D. Dunberry            | Facultatif         | 3 1/2               | 6                              | do                                    | 12 00    |
| Lachine et Lachine Mills                                      | J. Fish                | En voiture         | 1                   | 12                             | do                                    | 130 00   |
| Lachine et Laforce  | A. McKnight            | Facultatif         | 9                   | 2                              | do                                    | 62 00    |
| Lachine et station de chemin de fer                           | V. L. Meikle           | Cheval ou voit.    | 1                   | 12                             | do                                    | 104 00   |
| Lac Ste-Anne et Lac Jérôme                                    | J. Armstrong           | Facultatif         | 14 1/2              | 2                              | do                                    | 38 00    |
| Lac Masson et Saint-Jérôme                                    | F. Legault             | do                 | 2 1/2               | 12                             | do                                    | 139 00   |
| Lac Masson et Sainte-Luce de Doncaster                        | N. Forget              | En voiture         | 10                  | 3                              | do                                    | 195 00   |
| do  | do                     | do                 | 10                  | 3                              | (jusqu'au 31 déc. 1886)               | 78 00    |
| Lacolle et Odelltown  | J. McCallum            | do                 | 3                   | 3                              | depuis le do                          | 39 00    |
| Lacolle et Saint-Bernard-Sud                                  | P. Smeollette          | do                 | 2                   | 3                              | do                                    | 48 00    |
| Lac Rond et Namur   | J. B. Bédard           | do                 | 2                   | 3                              | (jusqu'au 30 sept. 1886)              | 15 00    |
| Lac Décharge de la Rivière à l'Ours et La Fourche des Chemins | B. Corbel              | Facultatif         | 7                   | 1                              | depuis le do                          | 35 33    |
| Lac Aylmer et Lac Weedon                                      | J. Sheehy              | En voiture         | 6                   | 1                              | do                                    | 36 00    |
| Lac Beauport et Québec  | A. Gagnon              | do                 | 12                  | 6                              | do                                    | 119 00   |
| Lac Etchemin et Langevin                                      | P. Brown               | do                 | 13                  | 2                              | do                                    | 150 00   |
| do  | L. Mercier             | Cheval ou voit.    | 12                  | 3                              | (jusqu'au 30 sept. 1886)              | 36 25    |
| do  | do                     | do                 | 12                  | 3                              | depuis le do                          | 48 33    |
| do  | do                     | do                 | 12                  | 6                              | do                                    | 145 00   |
| Lac Etchemin et Sainte-Rose de Watford                        | A. Chabot              | do                 | 12                  | 1                              | do                                    | 50 00    |
| Lac Etchemin et Standon                                       | J. Fortin              | do                 | 12                  | 3                              | (jusqu'au 31 oct. 1886)               | 157 50   |
| Lac Témiscamingue et Matawa                                   | E. J. Smith            | Facultatif         | 131                 | 7                              | depuis le do                          | 737 59   |
| do  | do                     | do                 | 142                 | 1                              | depuis le do                          | 568 19   |
| Lac Témiscamingue et Témiscamingue-Nord                       | A. McBride             | do                 | 26                  | 1                              | (dep. le 1er oct. 1886)               | 100 00   |
| Lac Weedon et station de chemin de fer                        | P. Brière              | En voiture         | 142                 | 1                              | do                                    | 24 00    |
| Lamartine et L'Islet Station                                  | F. Cloutier            | Facultatif         | 3                   | 4                              | do                                    | 50 00    |
| Lambton et station de chemin de fer                           | L. Langlois            | do                 | 14                  | 6                              | do                                    | 315 00   |
| Lambton et Stonoway   | E. Boulanger           | do                 | 9                   | 6                              | do                                    | 212 00   |
| Lambton et Valletort  | A. Elouin              | Cheval ou voit.    | 8                   | 6                              | do                                    | 250 00   |
| Landrevelle et Ormstown                                       | V. Brault              | En voiture         | 4                   | 2                              | do                                    | 50 00    |

ETAT N° 2, B—Suite.  
 DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.   | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                       | Montant. |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|--------------------------------|----------|
| Land Villa et station de chemin de fer                   | C. Lavelle             | En voiture         | 6                   | 2                              | 12 mois                        | \$ cts.  |
| Lenore et station de chemin de fer                       | P. Delisle             | do                 | 6                   | 6                              | do                             | 40 00    |
| L'Anse à Ghes et station de chemin de fer                | J. F. Giasson          | Cheval ou voit.    | 2                   | 6                              | do                             | 89 50    |
| L'Anse à la Cabane et Ile de la Madeleine                | W. Cormier             | En bateau          | 8 1/2               | 1                              | Saison, 1886                   | 65 00    |
| L'Anse au Poin et Tremblay                               | E. Harvey              | En voiture         | 8                   | 2                              | do                             | 40 00    |
| L'Anse au Poin et station de chemin de fer               | A. Roy                 | A pied             | 1/4                 | 12                             | do                             | 78 00    |
| La Petite Rivière et station de chemin de fer            | P. Bouchard            | Cheval ou voit.    | 7                   | 6                              | do                             | 200 00   |
| La Petite Rivière Saint-François et Saint-Osias des Caps | I. Fremet              | En voiture         | 10                  | 3                              | do                             | 85 00    |
| La Plaine et station de chemin de fer                    | G. Gauthier            | do                 | 1 1/2               | 12                             | do                             | 12 00    |
| Laprairie et Saint-Philippe                              | C. S. Alexander        | do                 | 6                   | 6                              | do                             | 136 00   |
| La Présentation et station de chemin de fer              | E. Provençal           | do                 | 6                   | 6                              | do                             | 200 00   |
| L'Assomption et station de chemin de fer                 | E. Archambault         | do                 | 4 1/2               | 12                             | do                             | 250 00   |
| L'Assomption et Saint-Sulpice                            | J. Roy                 | do                 | 5                   | 6                              | do                             | 175 00   |
| Laurentides et station de chemin de fer                  | J. M. Latour           | Facultatif         | 10                  | 12                             | do                             | 80 00    |
| Laurentides et Saint-Oclair de Kirkenny                  | D. Thoun               | En voiture         | 6                   | 3                              | do                             | 150 00   |
| Laurel et Lost River                                     | M. McCluskey           | do                 | 1                   | 1                              | do                             | 36 00    |
| Lauzon et Lévis  | H. Martin              | Cheval ou voit.    | 2                   | 12                             | do                             | 100 00   |
| Lauzon et Saint-Joseph de Lévis                          | E. Ruel                | Facultatif         | 1 1/2               | 12                             | do                             | 140 00   |
| Laval et Québec  | T. Keough              | En voiture         | 17                  | 6                              | do                             | 100 00   |
| Lavaltrie et North Stakely                               | A. A. Laviolette       | do                 | 8                   | 6                              | do                             | 192 00   |
| Lawrenceville et Station Stakely                         | C. Grondin             | do                 | 4                   | 3                              | do                             | 100 00   |
| Lazy Bogun et New Richmond                               | R. Brash               | Facultatif         | 45                  | 6                              | 2 do 9 Jrs. (jusq. 21 août 86) | 234 00   |
| Leeds et Saint-Sylvestre                                 | J. Orange              | do                 | 5                   | 3                              | do                             | 124 00   |
| Lennoxville et station de chemin de fer                  | A. Aldrich             | Facultatif         | 6                   | 24                             | do                             | 101 00   |
| Leopold et Shrewsbury                                    | E. W. Abbott           | A pied             | 1 1/2               | 2                              | do                             | 60 00    |
| L'Épiphanie et station de chemin de fer                  | J. Thompson            | En voiture         | 3                   | 12                             | do                             | 100 00   |
| L'Épiphanie et Saint-Jacques                             | E. Leblanc             | do                 | 12 1/2              | 6                              | do                             | 325 00   |
| L'Épiphanie et Saint-Julienne                            | G. Forest              | do                 | 18                  | 6                              | do                             | 350 00   |
| Les Boulonnais et Saddington                             | S. Bertrand            | do                 | 8                   | 6                              | do                             | 55 00    |
| Les Boulonnais et Sault au Cochon                        | J. Tremblay            | Cheval ou voit.    | 3                   | 3                              | Saison, 1886                   | 318 00   |
| Les Escoumains et Sault au Cochon                        | W. Roissonnault        | Facultatif         | 35                  | 3                              | 12 mois                        | 675 00   |
| Les Escoumains et Tadoussac                              | R. Morin               | En voiture         | 27                  | 3                              | 9 do (jusqu'au 31 déc. 1886)   | 374 35   |
| do   | D. Deschenes           | do                 | 27                  | 1                              | do                             | 120 00   |
| do   | F. Brisson             | do                 | 27                  | 4                              | 3 do depuis le 40              | 120 00   |

|   |                  |                 |          |        |                               |          |
|---|------------------|-----------------|----------|--------|-------------------------------|----------|
| Lévis et Québec   | H. Martin        | Facultatif      | 1        | 12     | do (jusq. 30 avril 1886)      | 25 00    |
| do  | do               | do              | 1        | 7      | do (jusqu'au 30 nov. 1886)    | 282 50   |
| do  | do               | do              | 1        | 18     | do depuis le do               | 100 00   |
| do  | do               | do              | 1        | 12     | Services spéciaux             | 18 00    |
| do  | do               | do              | 1        | 1      | Voyages spéciaux              | 80 00    |
| Lévis et station de chemin de fer du Grand-Tronc                      | F. Guay          | do              | 1        | 1      | do                            | 17 40    |
| do  | F. Bégin         | do              | 1        | 34     | 12 mois                       | 13 75    |
| Lévis et station de chemin de fer Intercolonial                       | J. Rouleau       | do              | 1        | 12     | do                            | 89 19    |
| Lévis et station de chemin de fer de Québec Central                   | H. Martin        | do              | 15       | 10     | do 13 Jrs (jusq. 13 fév., 87) | 30 00    |
| Lévis et Saint-Michel   | N. Guay          | En voiture      | 2 1/2    | 6      | do                            | 255 00   |
| Lévis et Saint-Michel   | V. Gagnon        | do              | 18       | 12     | do                            | 313 00   |
| Lévis et bureau intermédiaire   | E. Bédar         | Facultatif      | 9 1/2    | 12     | do                            | 200 00   |
| Lévis et Trois-Rivières   | H. Lavigne       | En voiture      | 92       | 6      | do (jusqu'au 30 juin 1886)    | 685 00   |
| do  | P. Genest        | do              | 92       | 9      | do depuis le do               | 1,935 00 |
| Linebore et station de chemin de fer                                  | J. Wood          | A pied          | 1        | 12     | do                            | 16 00    |
| Limère et Hébergement   | T. Gagné         | Cheval ou voit. | 13 1/2   | 2      | do                            | 171 00   |
| L'Islet et station de chemin de fer                                   | M. E. Balauntyne | Facultatif      | 2 1/2    | 12     | do                            | 140 00   |
| L'Islet Station et Saint-Cyrille                                      | J. B. Cloutier   | do              | 7 1/2    | 12     | do                            | 188 79   |
| Longueuil et station de ch. de fer de Saint-Lambert                   | P. Lesperance    | do              | 3        | 12     | do 13 Jrs (en différ. temps)  | 104 00   |
| Longueuil et Saint-Lambert et stations de chemins de fer de Longueuil | I. Brodeur       | do              | 3 et 1/2 | 12     | do (jusqu'au 31 août 1886)    | 30 00    |
| Longueuil et station de chemin de fer                                 | G. P. Rissette   | do              | 2        | 18     | do (jusqu'au 31 janv. 1887)   | 27 50    |
| Lorne et station de chemin de fer                                     | L. Richard       | En voiture      | 2        | 12     | do                            | 200 00   |
| Lorrie et station de chemin de fer                                    | E. D. Adams      | A pied          | 6        | 12     | do                            | 75 00    |
| Lotbinière et Rivière Boiscclair                                      | J. N. Lemay      | Cheval ou voit. | 6        | 12     | do                            | 39 00    |
| Louiseville et station de chemin de fer                               | P. Picotte       | Facultatif      | 1        | 12     | do                            | 20 00    |
| Louiseville et Sainte-Ursule  | G. Nadeau        | do              | 5 1/2    | 1      | do                            | 60 00    |
| Lourdes et Somerset   | W. Brooks        | Cheval ou voit. | 54       | 3      | do                            | 1,700 00 |
| Low et Maniwaki   | do               | do              | 54 et 11 | 3 et 6 | do                            | 1,900 00 |
| Lucerne et Pottimore  | J. H. Bonsall    | do              | 4        | 2      | do                            | 40 00    |
| Macnider et Saint-Damase de Rimouski                                  | F. X. Perreault  | En voiture      | 6 1/2    | 1      | do                            | 33 67    |
| Maddington Falls et station de chemin de fer                          | E. Madry         | do              | 4 1/2    | 6      | do (jusqu'au 31 juil. 1886)   | 16 66    |
| do  | M. Crochetière   | do              | 4 1/2    | 6      | do depuis le do               | 53 33    |
| Magog et station de chemin de fer                                     | L. Allard        | do              | 4 1/2    | 12     | do (jusq. 30 juin 1886)       | 22 50    |
| do  | do               | do              | 1        | 12     | do depuis le do               | 75 00    |
| Malmaison et Notre Dame de Stanbridge                                 | J. Granger       | do              | 3        | 6      | do                            | 90 00    |
| Maniwaki et Montcerf  | P. Paradis       | Cheval ou voit. | 15       | 1      | do (depuis le 1er juin 1886)  | 79 17    |
| do  | T. White         | do              | 8        | 1      | do (jusq. 31 déc. 1886)       | 56 25    |
| Maniwaki et Rivière Joseph  | do               | do              | 8        | 1      | do depuis le do               | 13 50    |
| Manonville et station de chemin de fer                                | W. E. Manson     | En voiture      | 2 1/2    | 6      | do (jusqu'au 28 fév. 1887)    | 55 00    |
| Manonville et Vale Perkins  | M. Geer          | Cheval ou voit. | 5 1/2    | 3      | do (depuis le do              | 5 00     |
| do  | C. H. Gordon     | do              | 5 1/2    | 3      | do                            | 60 00    |
| Manonville, station de ch. de fer de, et Pottion Ouest                | M. M. L. Elkins  | En voiture      | 3        | 3      | do                            | 71 25    |
| Maple Grove et Richerville  | D. Poudrier      | Facultatif      | 7        | 3      | do (jusqu'au 31 déc. 1886)    | 24 00    |
| do  | J. Negle         | do              | 7        | 3      | do                            | 21 00    |
| Maple Grove, Ste-Sophie de Mégantic et Somerset                       | T. Dubois        | do              | 27       | 3      | do                            | 250 00   |



ETAT N° 2, B—Suite.

DETAILS des paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                            | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                        | Montant, \$ cts. |
|---|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------------------|------------------|
| Maple Grove et Wolfstown, viz Gosford Road. | R. Boullanger          | En voiture         | 6 1/2               | 2                              | 12 mois                         | 75 00            |
| Maple Leaf et Staverville.                  | W. G. Plarcho          | Cheval ou voit.    | 3 1/2               | 3                              | 12 do                           | 60 00            |
| Mapleton et station de chemin de fer.       | O. Coté                | En voiture         | 3 1/2               | 12                             | 12 do                           | 202 00           |
| Mashon et ligne frontière des E.-U.         | D. M. Cathcart         | Cheval ou voit.    | 14 1/2              | 3                              | 12 do                           | 150 00           |
| Marsden et station de chemin de fer.        | J. D. Merison          | En voiture         | 7                   | 12                             | 12 do                           | 24 00            |
| Marsden et Whitwick.                        | J. R. McDonald         | do                 | 3                   | 2                              | 12 do                           | 36 00            |
| Mascouche et Rapides de Mascouche.          | G. Alexander           | do                 | 3 1/2               | 3                              | 12 do                           | 56 25            |
| Mascouche et station de chemin de fer.      | D. Larose              | do                 | 7 1/2               | 6                              | 12 do                           | 98 00            |
| Masouche et station de chemin de fer.       | P. Bertrand            | Cheval ou voit.    | 9                   | 1                              | 12 do                           | 36 00            |
| Masham Mills et Wakefield.                  | J. W. Pelletier        | Facultatif         | 57                  | 1                              | 12 do                           | 484 00           |
| Mastigoche et Saint-Gabriel de Brandon.     | S. Letourneau          | do                 | 12                  | 12                             | 12 do                           | 598 00           |
| Méane et station de chemin de fer.          | D. Fraser              | A pied             | 200 vgs.            | 1                              | 12 do                           | 45 00            |
| Méane et Sainte-Anne des Monts.             | J. Lavoie              | Facultatif         | 8                   | 2                              | 12 do                           | 75 00            |
| Metapedia et station de chemin de fer.      | O. Conroy              | do                 | 7                   | 6                              | 12 do                           | 250 00           |
| Metapedia et Runnymede.                     | A. Torrance            | do                 | 2                   | 13                             | 5 do                            | 64 58            |
| Miso et Thurso.                             | J. Largie              | do                 | 2                   | 12                             | 7 do                            | 29 17            |
| Melbourne et New Rockland.                  | do                     | do                 | 2                   | 13                             | 12 do                           | 100 00           |
| Melbourne et station de Richmond.           | N. Coburn              | do                 | 4 1/2               | 13                             | 12 do                           | 500 00           |
| do  | S. Jamieson            | Cheval ou voit.    | 33                  | 6                              | 12 do                           | 472 00           |
| Melbourne et Upper Melbourne.               | A. G. Matie            | En voiture.        | 18                  | 6                              | 12 do                           | 180 00           |
| Metachouan et Roberval.                     | J. Fournier            | Cheval ou voit.    | 4                   | 6                              | 12 do                           | 125 00           |
| Méthot's Mills et Sainte-Agathe.            | do                     | do                 | 8                   | 6                              | 12 do                           | 60 00            |
| Méthot's Mills et Saint-Plavien.            | do                     | do                 | 4                   | 6                              | 12 do                           | 37 50            |
| Méthot's Pointe Moïsis.                     | W. E. Page             | Facultatif         | 3 1/2               | 12                             | 3 mois (jusqu'au 30 juin 1886). | 120 00           |
| Méts et Pointe Rod Station.                 | F. Campbell            | En voiture.        | 21                  | 2                              | 12 do                           | 8 86             |
| Méts et Pointe Rod Station.                 | A. E. Fish             | do                 | 2                   | 3                              | 2 do                            | 65 00            |
| Mille Isles et Saint-Jérôme.                | B. Lavoie              | Cheval ou voit.    | 5                   | 6                              | 3 do                            | 12 50            |
| Minton et North Hatley.                     | C. Major               | Cheval ou voit.    | 4                   | 6                              | 9 do                            | 30 00            |
| Mont Carmel et station de chemin de fer.    | do                     | do                 | 6                   | 2                              | 12 do                           | 52 00            |
| do  | do                     | do                 | 6                   | 12                             | 12 do                           | 120 00           |
| Montfort et Morin Flats.                    | M. Boullary            | En voiture.        | 1                   | 1                              | 12 do                           | 100 00           |
| Montmagny et station de chemin de fer.      | L. P. Gendreau         | do                 | 1                   | 6                              | 12 do                           | 280 00           |
| do  | C. Larcher             | do                 | 8                   | 6                              | 12 do                           | 369 75           |
| do  | L. Laplante            | Cheval ou voit.    | 1                   | 1                              | 12 do                           |                  |
| Montmorency, Chutes, et Québec.             | do                     | do                 | 1                   | 1                              | 12 do                           |                  |
| Montréal, Division de.                      | do                     | do                 | 1                   | 1                              | 12 do                           |                  |

| Nom de la route.  | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                         | Montant, \$ cts. |
|---|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|----------------------------------|------------------|
| Montréal et Notre-Dame de Grâce sur le chemin de fer.                                       | P. M. Hennickson.      | En voiture.        | 3 1/2               | 12                             | 3 mois (jusqu'au 30 juin 1886)   | 45 00            |
| do  | C. F. Tilly            | do                 | 3 1/2               | 12                             | 9 do                             | 135 00           |
| do  | B. Cooke               | do                 | 3 1/2               | 6                              | 12 do                            | 33 93            |
| Montréal et Outremont.  | O. A. Dumaine          | do                 | 15                  | 67 et 73                       | 12 do (depuis le 1er sept. 1886) | 1,637 95         |
| Montréal et station du chemin de fer C. P.  | P. Kennedy             | do                 | 4                   | 49                             | 13 do (et voyages spéciaux)      | 1,601 25         |
| Montréal, bur. de récept. et boîtes aux let. des rues.                                      | J. B. Binette          | do                 | 21                  | 49                             | 7 do (jusqu'au 31 août 1886)     | 2,256 33         |
| do  | H. Mamis               | do                 | 21                  | 6                              | 3 do                             | 200 00           |
| Montréal et Saint-Eustache.   | J. Skeith              | do                 | 1 1/2 et 1/2        | 18 et 12                       | 3 do (jusqu'au 30 juin 1886)     | 750 00           |
| do  | F. St. Vincent         | do                 | 2                   | 18                             | 9 do                             | 55 00            |
| Montréal et Saint-Gabriel de Montréal et Pointe Saint-Charles et Saint-Gabriel de Montréal. | H. Brodeur             | do                 | 15                  | 6                              | 12 do                            | 187 50           |
| do  | G. A. Dumaine          | do                 | 15                  | 6                              | 12 do                            | 150 00           |
| Montréal et Varennes.   | P. O. Moore            | do                 | 9                   | 12                             | 12 do                            | 600 00           |
| Montréal et qual.   | H. Piquet              | do                 | 9                   | 12                             | 12 do                            | 121 80           |
| Moore's Station et station de chemin de fer.  | F. J. LaFontaine       | Cheval ou voit.    | 4                   | 1                              | 9 do                             | 13 00            |
| do  | J. Savard              | do                 | 4                   | 3                              | 12 do                            | 33 75            |
| Mount Johnson et Versailles de Howard.  | A. Bouchard            | En voiture         | 30                  | 6                              | 12 do                            | 125 00           |
| do  | J. Gaudreault          | Facultatif         | 42                  | 4                              | 12 do                            | 69 72            |
| Malbaie et Sainte-Agathe.   | J. Tremblay            | do                 | 37                  | 3                              | 12 do                            | 1,170 00         |
| Malbaie et Talousoo.  | A. Ové                 | En voiture.        | 37                  | 6                              | 12 do                            | 600 00           |
| Malbaie et qual.  | do                     | do                 | 37                  | 6                              | 12 do                            | 187 00           |
| Malbaie et Bois Saint-Paul.   | do                     | do                 | 37                  | 6                              | 12 do                            | 730 00           |
| Namur, Papineauville Station et St-André Avellan.   | D. Ranger              | do                 | 9 1/2 et 23         | 6 et 3                         | 12 do                            | 500 00           |
| Napierville et Scottville.  | F. Hébert              | do                 | 7                   | 6                              | 12 do                            | 146 00           |
| Neigette et Sainte-Flavie Station.  | N. Beaudet             | Cheval ou voit.    | 6 1/2               | 3                              | 12 do                            | 80 00            |
| New Armagh et Saint-Sylvestre.  | J. Orr                 | Facultatif         | 6                   | 2                              | 12 do                            | 50 00            |
| Newbold, Saint-Bernard et Scott Junction.   | U. Genest              | En voiture         | 9                   | 6                              | 3 do                             | 50 00            |
| do  | do                     | do                 | 9                   | 6                              | 9 do                             | 235 00           |
| New-Charlote et qual.   | T. J. Caldwell         | Facultatif         | 3                   | T. q. req.                     | Saison de 1886                   | 57 00            |
| New-Glasgow et station de chemin de fer.  | F. Langlois            | do                 | 9                   | 12                             | 12 mois                          | 83 00            |
| New-Glasgow et Saint-Jérôme.  | J. Jessop, sen.        | do                 | 3                   | T. q. req.                     | Voyages spé.iaux                 | 12 00            |
| Newport et qual.  | J. A. Campbell         | do                 | 3                   | T. q. req.                     | Saison de 1886                   | 72 00            |
| New Richmond et vap-ur.   | J. Page                | do                 | 8                   | 12                             | 6 mois (depuis le 1er oct. 1886) | 3 00             |
| Nicolas et Saint-Grégoire.  | H. Beaudry             | En voiture         | 8                   | 6                              | 12 do                            | 187 00           |
| Nicolas et Sainte-Monique.  | do                     | do                 | 8                   | 6                              | 12 do                            | 155 00           |
| Nicole et Saint-Grégoire, Trois-Rivières et Pointe du Lac.                                  | J. Page                | do                 | 19 et 13            | 12                             | 6 do                             | 187 00           |
| Normandin et Saint-Foixten.   | N. Picard              | Cheval ou voit.    | 20                  | 3                              | 12 do                            | 195 00           |
| North Georgetown et station de chemin de fer.   | L. Turcot              | Facultatif         | 8                   | 2                              | 12 do                            | 40 00            |
| North Ham et Saint-Adrien.  | F. X. Ouellet          | do                 | 8                   | 2                              | 11 do                            | 55 00            |
| North Hatley et station de chemin de fer.   | B. LeBaron             | A pied ou en voit. | 3 1/2               | 6                              | 12 do                            | 30 00            |
| North Nation Mills et station de chemin de fer.   | D. Landrian            | En voiture.        | 6                   | 6                              | 12 do                            | 100 00           |
| North Oslow et O'Donnell.   | G. Grier               | Cheval ou voit.    | 7                   | 2                              | 12 do                            | 80 00            |
| North Oslow et Quyon.   | O. O'Donnell           | do                 | 7                   | 3                              | 7 do                             | 72 92            |
| do  | do                     | do                 | 7                   | 5                              | 5 do                             | 39 58            |
| North Station et Brome-Ouest.   | O. Sweet               | En voiture.        | 2                   | 3                              | 12 do                            | 50 00            |
| North Wakefield et Ottawa.  | R. Hestey              | do                 | 2 1/2               | 6                              | 12 do                            | 509 81           |
| North Wakefield et Rapert.  | R. Joyant              | Cheval ou voit.    | 6                   | 2                              | 12 do                            | 80 00            |

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                                    | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                         | Montant. |
|---|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|----------------------------------|----------|
|   |                        |                    |                     |                                |                                  | \$ cts.  |
| Norton Creek et Saint-Rémi                          | J. B. Boyer            | En voiture         | 9½                  | 6                              | 12 mois (jusqu'au 31 déc. 1886)  | 280 00   |
| do do   | F. Bertrand            | Facultatif         | 11                  | 3                              | do depuis le do                  | 86 75    |
| do do   | X. Marcotte            | do                 | 11                  | 3                              | do (depuis le 1er mai '87)       | 21 50    |
| Notre-Dame des Anges et Saint-Ubalde                | J. F. Audet            | do                 | 7½                  | 2                              | 1 do                             | 6 67     |
| do do   | A. Blais               | do                 | 87                  | 1                              | 2 do (jusqu'au 30 juin '86)      | 50 00    |
| Notre-Dame du Lac et Saint-Eusèbe de Cabano         | B. Grenier             | do                 | 37                  | 1                              | 2 do (jusqu'au 31 août '86)      | 41 67    |
| do do   | D. Vincent             | do                 | 37                  | 1                              | 4 do (jusqu'au 31 déc. 1886)     | 100 00   |
| do do   | B. Grenier             | do                 | 37                  | 1                              | 3 do depuis le do                | 60 00    |
| do do   | G. St. Pierre          | En voiture         | 7                   | 6                              | 12 do                            | 240 00   |
| do do   | E. Drapeau             | do                 | 7                   | 6                              | 12 do                            | 40 00    |
| Notre-Dame du Portage et station de chemin de fer.  | P. Caron               | A pied             | 1                   | 6                              | 12 do                            | 25 00    |
| do do   | T. H. Paling           | En voiture         | 2                   | 12                             | 12 do                            | 49 00    |
| Notre-Dame de Rimouski et station de chemin de fer. | O. R. Morrison         | do                 | 24                  | 3                              | 12 do                            | 275 00   |
| do do   | J. Hill                | Cheval ou voit.    | 7                   | 2                              | 12 do                            | 87 00    |
| Painchaud et Somerset                               | T. Dubois              | Facultatif         | 4                   | 3                              | 12 do                            | 25 00    |
| Papineauville et Saint-Amédée                       | R. Robinson, jeune     | Cheval ou voit.    | 7½                  | 2                              | 12 do                            | 53 00    |
| Paquette et Saint-Malo                              | C. Breault             | do                 | 8                   | 2                              | 12 do                            | 80 00    |
| Paspébiac et Percé                                  | W. P. Ramer            | En voiture         | 68                  | 6                              | 2 do (jusqu'au 31 mai 1886)      | 439 70   |
| do do   | do                     | do                 | 68                  | 6                              | 6 do (jusqu'au 30 nov. 1886)     | 1,599 99 |
| do do   | do                     | do                 | 68                  | 6                              | 4 do depuis le do                | 879 00   |
| Paspébiac et quasi                                  | P. D. Loisel           | Facultatif         | 2                   | T. q. req.                     | Saison de 12 mois                | 60 00    |
| Painne et Saint-Oésaire                             | A. Garsneau            | En voiture         | 2                   | 12                             | 12 mois de 1886                  | 59 00    |
| Pierreville et Saint-Epiphe                         | J. E. Tuzo             | Facultatif         | 7                   | 6                              | 3 mois (depuis le 1er janv. '87) | 50 00    |
| Phillipsburg et station de chemin de fer            | A. Parent              | Cheval ou voit.    | 2                   | 12                             | 12 do                            | 30 00    |
| Pointe au Oshé et station de chemin de fer          | E. Best                | do                 | 22                  | 6                              | 12 do                            | 538 00   |
| Pointe aux Originaux et Rivière Ouelle              | T. Mathewa             | do                 | 22                  | 6                              | 12 do                            | 150 00   |
| Pointe aux Trembles et Rivière des Prairies         | I. B. Hurdon           | Cheval ou voit.    | 6                   | 3                              | 12 do                            | 65 00    |
| Pointe Bleue et Roberval                            | E. Roy                 | do                 | 5                   | 2                              | 12 do                            | 26 11    |
| Pointe Oshire et station de chemin de fer           | F. Launier             | Cheval ou voit.    | 1                   | 6                              | 8 do (jusqu'au 31 mars 1887)     | 80 00    |
| Pointe du Lac et station de chemin de fer           | J. Lauther             | En voiture         | 4                   | 12                             | 12 do                            | 20 00    |
| Pointe du Lac et station de chemin de fer           | O. Descoteau           | Facultatif         | 13                  | 12                             | 2 do                             | 16 80    |
| Pointe Gâtineau et station de chemin de fer         | J. O'Hagan             | do                 | 6½                  | 3                              | 12 do                            | 60 00    |
| Pointe Stéque et Sainte-Hélène                      | T. Pelletier           | Cheval ou voit.    | 6½                  | 3                              | 12 do                            | 90 00    |

|       |                |                    |    |             |  |          |
|-------|----------------|--------------------|----|-------------|--|----------|
| do do | A. Laferrière  | Facultatif         | 12 | 12          | do   | 50 00    |
| do do | B. Chapdelaine | En voiture         | 6  | 12          | do   | 240 00   |
| do do | A. Bousier     | A pied ou en voit. | 27 | 6           | 12 do  | 100 00   |
| do do | T. Bélangier   | Facultatif         | 7  | 6           | 12 do  | 48 00    |
| do do | D. M. Ratray   | En voiture         | 7  | 18          | 6 do (jusq. 30 sept. 1886)                     | 156 00   |
| do do | D. King        | do                 | 7  | 18          | 4 do depuis le do                              | 110 36   |
| do do | D. M. Ratray   | do                 | 7  | 18          | 1 do les jrs (jusq. 16 fév. '87)               | 37 27    |
| do do | J. Lawrence    | Facultatif         | 1  | Tel q. req. | Saison, 1886                                   | 67 20    |
| do do | S. Dupuis      | En voiture         | 5  | 12          | 12 mois  | 74 00    |
| do do | E. Marcotte    | Cheval ou voit.    | 1  | 12          | 12 do  | 100 00   |
| do do | O. Hough       | En voiture         | 1  | 12          | 12 mois  | 1,468 19 |
| do do | A. Maranda     | Chaloupe et voit.  | 27 | 6           | 12 do chemin de fer par la neige               | 960 00   |
| do do | J. Blodreau    | Facultatif         | 2  | 30          | 9 do (jusqu'au 31 déc. 1886)                   | 495 00   |
| do do | M. Martel      | do                 | 2  | 30          | 3 do depuis le do                              | 412 50   |
| do do | W. Saucier     | do                 | 2  | 30          | 3 do jusq'au 31 déc. 1886)                     | 78 76    |
| do do | do             | do                 | 2  | 30          | 9 do   | 469 17   |
| do do | J. Tremblay    | do                 | 1  | 31          | 9 do depuis le do                              | 15 60    |
| do do | A. Flanagan    | do                 | 33 | 6           | 12 do  | 161 59   |
| do do | J. Corrigan    | do                 | 5  | 12          | 12 do  | 1,140 00 |
| do do | O. Hough       | do                 | 22 | 2           | 12 do  | 270 00   |
| do do | do             | do                 | 22 | 2           | 12 do  | 145 00   |
| do do | do             | do                 | 22 | 12          | 12 do  | 1,559 22 |
| do do | do             | do                 | 22 | 12          | 12 do  | 250 75   |
| do do | do             | do                 | 22 | 12          | 12 do  | 120 00   |
| do do | do             | do                 | 22 | 12          | 12 do  | 15 00    |
| do do | P. Campbell    | do                 | 6½ | 1           | 12 mois  | 40 00    |
| do do | J. Gahagan     | Cheval ou voit.    | 3  | 3           | Voyages sp'ciaux; obstruction du chemin de fer | 45 00    |
| do do | J. Dale        | Facultatif         | 3  | 13          | do   | 40 00    |
| do do | L. Munn        | En voiture         | 2  | 6           | 12 do  | 40 00    |
| do do | A. McDougall   | A cheval           | 20 | 3           | 12 do  | 250 00   |
| do do | P. O. Morin    | En voiture         | 9  | 6           | 12 do  | 199 00   |
| do do | J. Savage      | Cheval ou voit.    | 4  | 1           | 12 do  | 30 00    |
| do do | A. Perreault   | Facultatif         | 2  | 6           | 12 do  | 80 00    |
| do do | L. Letourneau  | do                 | 1  | 6           | 12 do  | 30 00    |
| do do | L. Letourneau  | En voiture         | 15 | 3           | 6 do (jusqu'au 30 sept. 1886)                  | 375 00   |
| do do | E. Grégoire    | do                 | 6½ | 3           | 6 do depuis le do                              | 42 00    |
| do do | E. Bertrand    | do                 | 6½ | 3           | 6 do   | 42 00    |
| do do | B. Lalonde     | do                 | 6½ | 3           | 6 do   | 141 85   |
| do do | L. Lavoie      | Facultatif         | 12 | 12          | do   | 50 00    |
| do do | R. Premont     | Cheval ou voit.    | 9  | 1           | 12 do (depuis le 1er janv. 1887)               | 75 00    |
| do do | M. St. Pierre  | En voiture         | 18 | 6           | 3 do   | 78 00    |
| do do | J. B. Gaudin   | do                 | 18 | 1           | 12 do  | 52 00    |
| do do | F. Armstrong   | Facultatif         | 6½ | 12          | 12 do  | 60 00    |
| do do | O. Houdon      | En voiture         | 79 | 6           | 2 do   | 60 00    |
| do do | J. Turner      | do                 | 79 | 6           | 2 do   | 763 72   |
| do do | W. L. Marchand | do                 | 11 | 48          | 2 do   | 9,000 00 |
| do do | L. M. Playser  | do                 | 22 | Tel q. req. | Saison, 1886                                   | 63 00    |

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                                       | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.     | Montant. |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|--------------|----------|
| Rivière Gilbert et Mines d'Or de la Rivière Gilbert.   | J. T. Lachance         | Facultatif         | 3 1/2               | 6                              | 12 mois      | 140 00   |
| Rivière Noire et station de chemin de fer.             | A. E. Beauchemin       | A pied.            | 10 vgs.             | 12                             | do           | 20 00    |
| Rivière Noire et Saint-Vaibre de Balatrade             | do                     | En voiture.        | 4 1/2               | 6                              | do           | 160 00   |
| Rivière Ouelle et station de chemin de fer.            | J. Anctil              | do                 | 5                   | 12                             | do           | 140 00   |
| Rivière Sainte-Marguerite et Tadoussac.                | L. Duchesne            | do                 | 21                  | 6                              | do           | 130 00   |
| Rivière Trois Pistoles et station de chemin de fer.    | J. G. Seton            | do                 | 240 vgs.            | 6                              | do           | 40 00    |
| Robertson Station et station de chemin de fer          | A. Talbot              | Facultatif         | 60 vgs.             | 12                             | do           | 20 00    |
| Roberval et Saint-Prime                                | G. Leberge             | En voiture.        | 10                  | 6                              | do           | 240 00   |
| Robinson et station de chemin de fer.                  | O. Dusmore.            | do                 | 1 1/2               | 12                             | do           | 63 00    |
| Rock Forest et Suffield                                | S. Simpson             | do                 | 1 1/2               | 3                              | do           | 50 00    |
| Rougemont et station de chemin de fer.                 | J. Bachelder           | do                 | 1 1/2               | 12                             | do           | 53 00    |
| Roxton Falls et station de chemin de fer.              | J. Wood                | A pied             | 3 1/2               | 12                             | do           | 26 66    |
| Roxton Pond et South Roxton                            | A. Naïser              | En voiture         | 3 1/2               | 6                              | do           | 50 00    |
| Russelltown et Vicars                                  | C. Struthers           | Facultatif         | 2                   | 6                              | do           | 50 00    |
| Sainte-Adélaïde de Pabos et quasi                      | R. Mauger              | do                 | 7                   | Tel q req.                     | Saison, 1886 | 58 00    |
| Sainte-Adèle et Sainte-Agathe                          | V. Charbonneau         | En voiture.        | 12                  | 6                              | 12 mois      | 230 00   |
| Sainte-Adèle et Saint-Jérôme                           | E. Beauchamp           | do                 | 17                  | 6                              | do           | 440 00   |
| Saint-Adrien et Wotton                                 | F. X. Ouhland          | do                 | 8                   | 3                              | do           | 7 50     |
| Saint-Aspét et station de chemin de fer                | G. Olivier             | Facultatif         | 17                  | 9                              | do           | 30 00    |
| do   | do                     | do                 | 12                  | 3                              | do           | 18 75    |
| Sainte-Agathe et Saint-Jovite                          | J. Paquet              | En voiture         | 19 1/2              | 6                              | do           | 45 00    |
| Sainte-Ange de Dundee et station de chemin de fer      | I. Robert              | do                 | 1                   | 6                              | do           | 38 00    |
| Sainte-Aimé et Saint-Hyacinthe                         | P. Rowley              | Cheval ou voit.    | 1                   | 6                              | do           | 500 00   |
| Saint-Aimé et Yamaska                                  | P. Mathieu             | En voiture.        | 29 1/2              | 6                              | do           | 184 00   |
| Saint-Alban et station de chemin de fer.               | H. Salvas              | do                 | 6 1/2               | 6                              | do           | 104 00   |
| Saint-Alexandre d'Iberville et stat. de chemin de fer  | A. Frenette            | do                 | 5                   | 6                              | do           | 60 00    |
| Saint-Alexandre de Kamouraska et stat. de ch. de fer.  | R. Trépanier           | do                 | 1                   | 12                             | do           | 40 00    |
| Saint-Alexandre et Saint-Eluthère                      | G. Brochu              | do                 | 400 vgs.            | 12                             | do           | 36 00    |
| Saint-Alexandre, station de, et stat. de chemin de fer | A. Gagné               | Facultatif         | 24                  | 12                             | do           | 12 00    |
| Saint-Alexis des Monts et Saint-Paulin.                | E. Trépanier           | do                 | 10 1/2              | 3                              | do           | 175 00   |
| Saint-Alphonse et Saint-Uome.                          | J. B. Drolet           | En voiture.        | 12                  | 2                              | do           | 112 00   |
| Saint-Anaclet et station de chemin de fer.             | A. Lepine              | do                 | 2 1/2               | 6                              | do           | 60 00    |
| Saint-André et station de chemin de fer                | O. Couture.            | Facultatif         | 21                  | 6                              | do           | 200 00   |
| Sainte-Angèle de Laval et station de chemin de fer.    | E. Michand             | do                 | 4 1/2               | 8                              | do           | 24 00    |
| Sainte-Angèle de Monnoir et stat. de chemin de fer.    | M. E. Deslats          | do                 | 4 1/2               | 12                             | do           | 24 00    |
| do   | b. Loiselie            | do                 | 2                   | 12                             | do           | 45 00    |

|   |                 |                   |       |    |    |        |
|---|-----------------|-------------------|-------|----|----|--------|
| Sainte-Anne de la Péraie et station de chemin de fer  | J. U. Mercotte  | A pied ou en voit | 7     | 12 | do | 105 00 |
| Sainte-Anne de la Péraie et Saint-Prospér             | J. A. Finçon    | En voiture        | 1     | 6  | do | 158 00 |
| Sainte-Anne de la Pocatière et stat. de chemin de fer | J. O. Ouellet   | Facultatif        | 1     | 13 | do | 120 00 |
| do  | do              | do                | 1     | 13 | do | 35 00  |
| Sainte-Anne de la Pocatière et Saint-Onésime          | O. Dubé         | do                | 6     | 6  | do | 59 00  |
| Sainte-Anne de Bellevue et station de chemin de fer   | A. St. Denis    | do                | 1     | 3  | do | 7 90   |
| Sainte-Anne des Plaines et station de chemin de fer   | D. Gaudette     | do                | 8     | 12 | do | 34 00  |
| Sainte-Anne de Sorrel et Soré                         | E. Lafrève      | En voiture        | 10    | 6  | do | 75 00  |
| Sainte-Anicet et White's Station                      | E. Choquette    | do                | 3     | 6  | do | 242 00 |
| Sainte-Arsime et station de chemin de fer             | F. Lamontagne   | do                | 1     | 12 | do | 80 00  |
| Saint-Arsime et Saint-Claire                          | do              | do                | 7     | 6  | do | 175 00 |
| Saint-Anoine et Sainte-Appolinaire                    | J. H. Lamport   | do                | 5     | 3  | do | 75 00  |
| Saint-Anoine et Saint-Denis                           | A. Lacroix      | Cheval ou voit.   | 6     | 6  | do | 70 00  |
| Saint-Anoine et Viger                                 | O. Gagnon       | A pied.           | 1     | 6  | do | 150 00 |
| Saint-Athanase et station de chemin de fer.           | P. Savaria      | Facultatif        | 13    | 24 | do | 100 00 |
| Saint-Albert et station de chemin de fer.             | C. Dubé         | En voiture        | 31    | 6  | do | 99 00  |
| Saint-Albert et Saint-Pamphile                        | A. Tremblay     | En voiture        | 31    | 2  | do | 80 00  |
| do  | A. Savoy        | do                | 31    | 2  | do | 56 00  |
| Saint-Augustin et station de chemin de fer.           | H. Kochon       | do                | 1 1/2 | 6  | do | 78 00  |
| Saint-Barbè et Saint-Stanislas de Kostka              | D. Leonard      | do                | 2     | 6  | do | 78 00  |
| Saint-Barnabé et Saint-Élie                           | N. Lemieux      | do                | 4 1/2 | 2  | do | 45 00  |
| Saint-Barnabé et Yamachiche                           | E. Lacoste      | do                | 9     | 6  | do | 189 00 |
| Saint-Barthélemi et station de chemin de fer.         | F. Menanson     | do                | 12    | 6  | do | 193 00 |
| do  | L. Michaud      | do                | 12    | 6  | do | 87 08  |
| Saint-Bazile et station de chemin de fer              | J. B. Joinville | do                | 17    | 12 | do | 7 50   |
| Saint-Bazile le Grand et station de chemin de fer     | E. Paquet       | Facultatif        | 21    | 13 | do | 39 00  |
| Saint-Béatrice et station de chemin de fer            | E. Lalumière    | do                | 3 1/2 | 6  | do | 42 00  |
| Saint-Béatrice et Sainte-Mélanie                      | C. A. Delage    | En voiture        | 9     | 6  | do | 12 00  |
| Sainte-Brigitte des Saules et Sainte-Monique          | N. Ladouceur    | do                | 2     | 13 | do | 75 00  |
| Saint-Bruno et Sainte-Julie de Verchères              | J. Donnelly     | Cheval ou voit.   | 3     | 6  | do | 110 00 |
| Saint-Bruno et Saint-Paschal                          | J. B. Beaulieu  | do                | 5     | 3  | do | 140 00 |
| Saint-Camille et Sherbrooke                           | A. Hébert       | Facultatif        | 7     | 6  | do | 50 00  |
| Saint-Casimir et station de chemin de fer             | P. Côté         | En voiture        | 26    | 12 | do | 180 00 |
| do  | O. Mauseau      | do                | 44    | 12 | do | 93 75  |
| Saint-Charles et station de chemin de fer.            | L. Martin       | Cheval ou voit.   | 44    | 3  | do | 54 00  |
| Saint-Charles et station de chemin de fer.            | A. Pepin        | Facultatif        | 11    | 3  | do | 95 00  |
| Saint-Océle de Whitton et Sprig Hill                  | P. Julien       | Facultatif        | 6     | 6  | do | 35 00  |
| Saint-Océaire et station de chemin de fer             | C. Loubier      | Cheval ou voit.   | 1     | 2  | do | 70 00  |
| Saint-Océaire et station de chemin de fer             | O. E. Houde     | Facultatif        | 6     | 6  | do | 60 00  |
| Saint-Charles et station de chemin de fer.            | F. Garceau      | do                | 1 1/2 | 12 | do | 25 00  |
| Saint-Charles et Saint-Marc                           | E. Blodreau     | do                | 1     | 6  | do | 60 00  |
| Sainte-Clotilde et Sainte-Éloi                        | H. Desjardins   | Chal. ou voit.    | 10    | 7  | do | 190 00 |
| Sainte-Clément et Saint-Eloi                          | P. Turgeon      | En voiture        | 12    | 6  | do | 98 00  |
| Sainte-Clément et Victoriaville                       | J. Boucher      | Cheval ou voit.   | 18    | 6  | do | 250 00 |
| Saint-Columban et Sainte-Scholastique                 | I. Perrault     | En voiture        | 9     | 6  | do | 300 00 |
| Saint-Constant et station de chemin de fer.           | M. Pélan        | do                | 9     | 12 | do | 24 48  |
| Saint-Constant et Saint-Henri de Montréal             | O. Robert       | Facultatif        | 1     | 12 | do | 100 00 |
| do  | G. N. Ducharme  | En voiture        | 1     | 12 | do | 100 00 |

ÉTAT N° 2, B.—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                                   | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                        | Montant. |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------------------|----------|
| Saint-Gabriel Station et station de chemin de fer. | J. Marchand            | Facultatif         | 300 vgs.            | 12                             | 7 mois (dep. le 1er sept. 1886) | 7 00     |
| Saint-Cyr et Richmond Station                      | R. Dyson               | do                 | 67                  | 1                              | do                              | 60 00    |
| Saint-Damase et Saint-Hyacinthe                    | J. Vigneux             | do                 | 77                  | 6                              | do                              | 230 00   |
| Saint-Denis et station de chemin de fer.           | A. Lenglois            | do                 | 6                   | 3                              | (dep. le 1er mars 1887)         | 6 66     |
| Saint-Dominique de Bagot et station de ch. de fer. | J. Clermont            | do                 | 7                   | 4                              | (jusqu'au 30 juin 1886)         | 47 50    |
| Saint-Donat de Montcalm et St-Théodore de Chertsey | J. Pelletier           | do                 | 6                   | 4                              | depuis le do                    | 142 50   |
| Saint-Edouard et Saint-Michel de Naplerville       | S. Dionne              | do                 | 4                   | 12                             | do                              | 140 00   |
| Saint-Eloi et station de chemin de fer.            | E. Lauzon              | do                 | 163                 | 6                              | do                              | 400 00   |
| Saint-Ephrem d'Upton et Sainte-Hélène de Bagot     | J. Vigneux             | En voiture         | 7                   | 6                              | do                              | 200 00   |
| Saint-Etienne du Saguenay et Tadoussac             | Facultatif             | do                 | 2                   | 3                              | do                              | 36 00    |
| Saint-Eutrope                                      | W. Aubin               | do                 | 27                  | 6                              | do                              | 175 00   |
| Saint-Eustache et station de chemin de fer.        | F. Coupât              | do                 | 44                  | 1                              | do                              | 118 00   |
| Saint-Fabien et station de chemin de fer.          | P. Langelier           | do                 | 7                   | 6                              | do                              | 100 00   |
| Saint-Famille et Saint-Pierre d'Orléans            | N. Billette            | do                 | 3                   | 6                              | do                              | 145 00   |
| Saint-Félicien et Tonaboué                         | H. P. Blais            | do                 | 10                  | 1                              | (jusqu'au 23 fév. 1887)         | 145 00   |
| Saint-Félix de Valois et station de chemin de fer. | do                     | do                 | 10                  | 1                              | do                              | 19 50    |
| Saint-Félix de Valois et Saint-Jean de Matha       | E. Prince              | do                 | 4                   | 6                              | do                              | 80 00    |
| Sainte-Favrite et station de chemin de fer.        | J. M. Goulet           | do                 | 360 vgs.            | 6                              | do                              | 45 00    |
| Sainte-Hélène                                      | J. E. Saurin           | do                 | 11                  | 6                              | do                              | 45 00    |
| Sainte-Henri et station de chemin de fer.          | F. Pierre              | do                 | 26                  | 3                              | do                              | 150 00   |
| Sainte-Henri et station de chemin de fer.          | E. Bellegarde          | do                 | 7                   | 6                              | do                              | 524 72   |
| Sainte-Henri et station de chemin de fer.          | J. D'Anjou             | do                 | 1                   | 4                              | do                              | 70 00    |
| Sainte-Henri et station de chemin de fer.          | A. Maranda             | do                 | 8                   | 12                             | do                              | 49 00    |
| Sainte-Henri et station de chemin de fer.          | T. Bouchard            | do                 | 5                   | 3                              | do                              | 120 00   |
| Sainte-Henri et station de chemin de fer.          | O. Perrault            | do                 | 9                   | 3                              | do                              | 138 00   |
| Sainte-Henri et station de chemin de fer.          | S. Tessier             | do                 | 13                  | 2                              | do                              | 60 00    |
| Sainte-Henri et station de chemin de fer.          | E. Lessard             | do                 | 8                   | 6                              | do                              | 450 00   |
| Sainte-Henri et station de chemin de fer.          | J. Lavoie              | do                 | 3                   | 6                              | do                              | 176 40   |
| Sainte-Henri et station de chemin de fer.          | do                     | do                 | 3                   | 6                              | do                              | 187 50   |
| Sainte-Henri et station de chemin de fer.          | P. Chouinard           | do                 | 3                   | 6                              | do                              | 68 71    |
| Sainte-Henri et station de chemin de fer.          | C. Gescon              | do                 | 3                   | 12                             | (jusqu'au 31 déc. 1886)         | 37 37    |
| Sainte-Henri et station de chemin de fer.          | E. O. Boulet           | do                 | 14                  | 3                              | 5 yrs. (jusq. 19 sept. 86)      | 36 66    |
| Sainte-Henri et station de chemin de fer.          | J. Levesque            | do                 | 4                   | 3                              | (dep. le 1er janv. 1887)        | 72 00    |
| Sainte-Henri et station de chemin de fer.          | P. Pourque             | do                 | 2                   | 12                             | (dep. le 1er mai 1886)          | 36 66    |
| Sainte-Henri et station de chemin de fer.          | J. Baillargeon         | do                 | 6                   | 6                              | (depuis le 1er mai '86)         | 55 00    |
| Sainte-Henri et station de chemin de fer.          | G. A. Legendre         | do                 | 6                   | 3                              | do                              | 68 00    |
| Sainte-Henri et station de chemin de fer.          | do                     | do                 | 6                   | 3                              | do                              | 87 22    |
| Sainte-Henri et station de chemin de fer.          | do                     | do                 | 6                   | 3                              | (jusqu'au 31 déc. 1886)         | 61 83    |

| Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                    | Montant. |        |
|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|-----------------------------|----------|--------|
| F. X. Plante           | do                 | 6                   | 3                              | do                          | 25 00    |        |
| A. W. Landrigan        | A pied             | 10 vgs.             | 6                              | do                          | 16 00    |        |
| A. Légal               | En voiture         | 3                   | 12                             | do                          | 130 00   |        |
| A. Lacourcière         | do                 | 4                   | 6                              | do                          | 149 00   |        |
| W. Boisvert            | do                 | 8                   | 12                             | do                          | 50 00    |        |
| A. Despins             | do                 | 8                   | 6                              | do                          | 108 75   |        |
| L. N. Riendeau         | Facultatif         | 11                  | 9                              | (jusqu'au 30 juin 1886)     | 82 48    |        |
| E. Paré                | A pied             | 4                   | 12                             | do                          | 60 00    |        |
| F. Roy                 | En voiture         | 6                   | 6                              | do                          | 68 00    |        |
| J. Béanger             | do                 | 6                   | 12                             | do                          | 68 00    |        |
| J. Goulet              | do                 | 9                   | 6                              | do                          | 179 00   |        |
| A. René                | Cheval ou voit.    | 9                   | 3                              | do                          | 75 00    |        |
| E. Poirier             | A pied             | 11                  | 12                             | do                          | 100 00   |        |
| J. B. Béribé           | Facultatif         | 11                  | 3                              | do                          | 140 00   |        |
| J. Mercier             | A pied ou en voit  | 11                  | 12                             | do                          | 28 00    |        |
| T. Gouet               | Facultatif         | 12                  | 10                             | do                          | 43 54    |        |
| do                     | do                 | 12                  | 6                              | 13 yrs. (jusq. 13 fév. '87) | 24 00    |        |
| do                     | do                 | 12                  | 4                              | 15 yrs. (jusq. 13 fév. '87) | 25 96    |        |
| J. N. Guilmet          | En voiture         | 10                  | 6                              | do                          | 45 00    |        |
| A. Samson              | do                 | 10                  | 3                              | do                          | 114 00   |        |
| A. Boucher             | do                 | 10                  | 6                              | do                          | 148 00   |        |
| P. Lacasse             | do                 | 10                  | 6                              | do                          | 99 50    |        |
| F. Farcy               | Facultatif         | 10                  | 24                             | do                          | 45 00    |        |
| A. Bessonnette         | do                 | 10                  | 24                             | do                          | 75 00    |        |
| G. E. Demers           | do                 | 10                  | 6                              | do                          | 156 00   |        |
| P. E. Clairvoux        | En voiture         | 10                  | 6                              | do                          | 100 00   |        |
| F. Martin              | A pied             | 100 vgs.            | 36                             | 12                          | do       | 167 00 |
| J. Grenier             | En voiture         | 5                   | 6                              | do                          | 119 00   |        |
| G. E. Goulet           | do                 | 5                   | 9                              | (jusqu'au 31 déc. 1886)     | 37 00    |        |
| J. F. Fongé            | do                 | 33                  | 6                              | do                          | 1,095 00 |        |
| F. Robert              | A pied             | 33                  | 7                              | do                          | 70 00    |        |
| E. Phaneu              | En voiture         | 14                  | 6                              | do                          | 525 00   |        |
| P. Gammon              | do                 | 14                  | 6                              | do                          | 184 00   |        |
| A. Trudeau             | do                 | 17 vgs.             | 12                             | do                          | 72 00    |        |
| J. Baillargeon         | Facultatif         | 17 vgs.             | 12                             | do                          | 16 00    |        |
| J. Félonne             | En voiture         | 7                   | 3                              | do                          | 39 60    |        |
| E. Roussau             | Cheval ou voit.    | 10                  | 12                             | do                          | 219 00   |        |
| J. B. Robitaille       | do                 | 45                  | 12                             | do                          | 160 00   |        |
| J. D. Poitras          | do                 | 14                  | 12                             | do                          | 104 00   |        |
| E. Marchand            | En voiture         | 7                   | 6                              | do                          | 168 00   |        |
| J. Bachard             | Facultatif         | 7                   | 6                              | do                          | 100 00   |        |
| A. Samoisette          | do                 | 1                   | 12                             | do                          | 80 00    |        |
| A. Marsan              | do                 | 6                   | 3                              | do                          | 108 00   |        |
| A. Bouvier             | do                 | 8                   | 12                             | do                          | 48 00    |        |
| A. White               | do                 | 14                  | 6                              | do                          | 50 00    |        |
| A. Anetel              | do                 | 14                  | 12                             | do                          | 150 00   |        |
| M. Garnon              | Chal. ou voit.     | 2                   | 12                             | do                          | 24 00    |        |
| J. D. Kainville        | Facultatif         | 13                  | 6                              | do                          | 194 00   |        |
| C. Lantagne            | En voiture         | 13                  | 9                              | (jusqu'au 31 déc. 1886)     | 39 00    |        |
| G. Poulin              | Facultatif         | 13                  | 9                              | do                          | 39 00    |        |

ETAT N° 2, B—Suite.  
DÉTAILS des dépenses pour le transport des malles dans Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.  | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                   | Montant. |
|---|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|----------------------------|----------|
| Sainte-Marie de Monnoir et station de chemin de fer       | M. Bessette.           | Facultatif         | 1                   | 12                             | (depuis le 1er jan. 1887.) | \$ 12 25 |
| Sainte-Marie et Vaudreuil                                 | D. Rochon              | En voiture         | 16                  | 6                              | 12 do                      | 540 00   |
| Sainte-Marine et station de chemin de fer                 | G. Marchand            | do                 | 4                   | 12                             | do                         | 70 00    |
| Sainte-Marine, stat. de chemin de fer de, et Saint-Urbain | G. Bergeron            | do                 | 47                  | 6                              | do                         | 130 00   |
| Saint-Mathias et village Richelieu                        | Z. Larche              | do                 | 38                  | 6                              | do                         | 140 00   |
| Saint-Mathieu et Saint-Simon                              | T. Derive              | Facultatif         | 3                   | 3                              | do                         | 44 00    |
| Saint-Moise et station de chemin de fer                   | J. Smith               | Cheval ou voit.    | 19                  | 3                              | do                         | 90 00    |
| Saint-Narcisse et Trois-Rivières                          | F. Nobert              | En voiture         | 6                   | 6                              | do                         | 440 00   |
| Saint-Norbert et station de chemin de fer                 | S. Carpentier          | do                 | 9                   | 3                              | do                         | 290 00   |
| Saint-Ours et station de chemin de fer                    | J. B. Paquette         | do                 | 14                  | 6                              | do                         | 20 00    |
| Saint-Pacôme et station de chemin de fer                  | A. Hucou               | Facultatif         | 12                  | 12                             | do                         | 113 00   |
| Saint-Paul du Baton et Saint-Pierre, Montmagny            | T. C. Picard           | En voiture         | 17                  | 2                              | do                         | 103 60   |
| Saint-Paul (Bate) et Saint-Tite des Caps                  | F. Bouchard            | do                 | 26                  | 3                              | do                         | 190 00   |
| Saint-Paul (Bate) et Saint-Urbain                         | E. Fortin              | do                 | 3                   | 6                              | do                         | 1,248 00 |
| Saint-Paul (Bate) et quai                                 | C. Bouchard            | Cheval ou voit.    | 2                   | 3                              | (jusq. 31 oct. 1886)       | 64 00    |
| Saint-Philippe, station de chemin de fer, et Stonefield   | F. Deschênes           | Facultatif         | 9                   | T. q. req.                     | Saison, 1886               | 384 00   |
| Saint-Philippe, station de chemin de fer.                 | J. F. Flecher          | En voiture         | 2                   | 12                             | do                         | 40 00    |
| Saint-Plé et station de chemin de fer.                    | M. Drolette            | do                 | 10                  | 6                              | do                         | 145 00   |
| Saint-Pierre les Becquets et Sainte-Sophie de Lévis       | D. Rourier             | do                 | 2                   | 13                             | do                         | 38 00    |
| Saint-Pierre Montmagny, et station de chem. de fer.       | X. Sauson              | do                 | 13                  | 12                             | do                         | 125 00   |
| Saint-Placide et Sainte Scholastique.                     | A. Gratton             | do                 | 6                   | 6                              | do                         | 80 00    |
| Saint-Polycarpe et station de chemin de fer               | F. Lavergne            | En voiture         | 6                   | 12                             | do                         | 390 00   |
| Saint-Polycarpe et Saint-Télesphore.                      | L. Daoust              | do                 | 6                   | 6                              | do                         | 180 00   |
| Saint-Raphaël et station de chemin de fer                 | E. X. Bernard          | do                 | 6                   | 6                              | do                         | 54 60    |
| do  | P. Gauthier            | do                 | 6                   | 3                              | do                         | 18 00    |
| Saint-Raymond et station de chemin de fer.                | H. Pelletier           | do                 | 6                   | 12                             | do                         | 40 00    |
| Saint-Régis et Cornwall                                   | R. Tyrs                | Facultatif         | 6                   | 2                              | do                         | 60 00    |
| Saint-Rémé de Tingwick et Warwick                         | N. Champagne           | En voiture         | 12                  | 6                              | do                         | 396 00   |
| Saint-Robert et station de chemin de fer                  | L. Poirier             | do                 | 2                   | 6                              | do                         | 100 00   |
| Saint-Rose et station de chemin de fer.                   | A. E. Léonard          | do                 | 8                   | 6                              | do                         | 72 00    |
| Saint-Samuel de Gayhurst et Valletot.                     | L. Tangay              | Cheval ou voit.    | 1                   | 12                             | do                         | 50 00    |
| Saint-Sauveur de Québec et postes aux lettres des rues    | W. Sautier             | Facultatif         | 1                   | 24                             | do                         | 198 00   |
| Sainte-Scholastique et station de chemin de fer.          | J. Souche              | En voiture         | 1                   | 12                             | do                         | 40 00    |
| Saint-Sébastien et Venice                                 | A. P. Hunter           | Cheval ou voit.    | 3                   | 2                              | do                         | 45 00    |

|  |                     |                   |          |              |                          |        |
|--|---------------------|-------------------|----------|--------------|--------------------------|--------|
| Saint-Simon et station de chemin de fer.                 | J. B. Martin        | Facultatif        | 1        | 12           | do                       | 48 00  |
| Sainte-Sophie de Lacroix et station de chemin de fer     | U. Levesque         | do                | 1        | 12           | do                       | 48 00  |
| Saint-Stanislas de Kostka et Valleyfield                 | E. Cardinal         | En voiture        | 9        | 6            | do                       | 250 00 |
| Sainte-Théclé et Saint-Tite.                             | J. B. Magnan        | Cheval ou voit.   | 6        | 3            | do                       | 145 00 |
| Sainte-Théodose et Verchères                             | L. N. Handfield     | En voiture        | 6        | 3            | do                       | 78 00  |
| Saint-Tite et station de chemin de fer                   | F. Boismenu         | do                | 6        | 24           | do                       | 80 00  |
| Saint-Tite et station de chemin de fer.                  | G. Lehave           | do                | 6        | 6            | do                       | 189 00 |
| Saint-Valer et Stottville.                               | F. Heier            | Facultatif        | 3        | 6            | do                       | 72 00  |
| Saint-Valer et station de chemin de fer.                 | A. Bélanger         | Cheval ou voit.   | 3        | 6            | do                       | 96 00  |
| Sainte-Victoire et Sorel.                                | E. Paulhus          | En voiture        | 9        | 3            | do                       | 140 00 |
| Sacré-Cœur de Paul et station de chemin de fer.          | O. E. Germain       | do                | 5        | 12           | do                       | 40 00  |
| Sand Point et Shawville.                                 | J. Vallières, jeune | do                | 11       | 6            | do                       | 114 32 |
| Savage's Mills et station de chemin de fer               | D. Wilson           | Cheval ou voit.   | 3        | 6            | do                       | 313 00 |
| Saybec et station de chemin de fer.                      | E. T. Tamin         | A pied ou en voit | 3        | 6            | do                       | 48 00  |
| Scott Junction et station de chemin de fer               | H. Boulay           | A pied.           | 60 vgs.  | 12           | do                       | 18 00  |
| Soctown et station de chemin de fer.                     | G. Garon            | Facultatif        | 60 vgs.  | 12           | do                       | 43 54  |
| Soctown et West Dutton                                   | R. B. Scousseau     | do                | 12       | 12           | do                       | 40 00  |
| Shawegan et Trois-Rivières                               | J. B. Lapolice      | En voiture        | 12       | 6            | do                       | 180 00 |
| Shedding et station de chem. de fer de Sheford-Ouest     | A. Potvin           | Facultatif        | 4        | 6            | do                       | 275 00 |
| Sherrbrooke et bur. de p. ste. édifices de l'Exposition. | R. A. Biron         | do                | 1        | 6            | Voyages spéciaux.        | 90 00  |
| Sherrbrooke et Stoke-Tenrs.                              | J. J. Foss          | do                | 36       | 12           | do                       | 160 00 |
| Sherrbrooke, Sherrbrooke-Est et voit. aux lett. des rues | M. Biron            | En voiture.       | 2        | 13           | do                       | 101 00 |
| Sherrbrooke—Chemin de fer O. V. et ch. de fer G. T       | O. H. Foss          | Facultatif        | 18 et 17 | 12           | do                       | 360 00 |
| Sillery Cove et Spencer Cove                             | J. Brown            | do                | 6        | 12           | do                       | 22 50  |
| Smith's Mills et station de chemin de fer.               | W. T. Knight        | do                | 12       | 6            | do                       | 42 00  |
| Sorel et station de chemin de fer.                       | P. Lavallée         | do                | 12       | 12           | do                       | 46 00  |
| South Durham et Valcartier                               | T. A. Fee           | do                | 12       | 12           | do                       | 120 00 |
| South Ham et station de chemin de fer                    | A. Vallés           | En voiture.       | 15       | 3            | do                       | 93 60  |
| South Quebec et station de chemin de fer.                | J. Ritchie          | do                | 36       | 6            | do                       | 350 00 |
| South Stukely et station de chemin de fer.               | L. H. Knowlton      | do                | 200 vgs. | 6            | do                       | 160 00 |
| Spring Hill et station de chemin de fer.                 | M. A. McLean        | Facultatif        | 1        | 12           | do                       | 28 00  |
| Spring Hill et Snowway                                   | P. Legendre         | En voiture.       | 9        | 6            | do                       | 313 00 |
| Sagbourn et Upper Wakefield                              | A. McDonald         | do                | 3        | 1            | do                       | 40 00  |
| Sandwich Base et Stanbridge Ridge                        | V. Merindale        | do                | 3        | 2            | do                       | 48 00  |
| Sauyerville et station de chemin de fer                  | J. M. Dorion        | Cheval ou voit.   | 240 vgs. | 12           | do                       | 12 00  |
| Stoneham et Tewkesbury                                   | J. Y. Deschamps     | A pied            | 3        | 2            | do                       | 50 00  |
| Suffield et station de chemin de fer.                    | P. Fitzarick        | do                | 12       | 6            | do                       | 13 00  |
| do   | do                  | do                | 6        | 6            | do                       | 10 60  |
| Sutton et station de chemin de fer.                      | F. Jenne            | Facultatif        | 1        | 12           | do                       | 44 00  |
| Sutton Junction et station de chemin de fer              | A. W. Westover      | do                | 12       | 12           | do                       | 30 00  |
| Sweetsbair et station de chemin de fer.                  | G. T. Batchelder    | En voiture        | 1        | 13           | do                       | 61 00  |
| Tadoussac et quai.                                       | P. Marquis          | Facultatif.       | 1        | rel. q. req. | Saison, 1886             | 54 00  |
| Templeton et station de chemin de fer.                   | J. O'Hagan          | do                | 1        | 6            | 6 jrs (jusq. 6 janv. 87) | 27 60  |
| Terrbonne et station de chemin de fer.                   | E. Brière           | do                | 6        | 6            | do                       | 80 00  |
| Theford Mires et station de chemin de fer.               | J. Blondeau         | A pied.           | 150 vgs. | 12           | do                       | 30 00  |

ETAT N° 2, B—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                                 | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.  | Montant. |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|---|----------|
| Trois-Rivières, Division des.                    |                        |                    |                     |                                | Voyages spéciaux ; obstruction du chemin de fer par la neige. | \$ cts.  |
| do   | G. Godin               | En voiture.        | 1 1/2               | 31                             | 1 mois (jusq' au 30 avril 1886)                               | 132 75   |
| do   | do                     | do                 | 1 1/2               | 25                             | 2 do (jusq' au 30 juin 1886)                                  | 33 68    |
| do   | do                     | do                 | 1 1/2               | 31                             | 3 do (jusq' au 30 sept. 1886)                                 | 64 16    |
| do   | H. Camirand            | do                 | 1 1/2               | 31                             | 1 do (jusq. 19 nov. '86)                                      | 100 75   |
| do   | do                     | do                 | 1 1/2               | 37                             | 4 do 11 jrs. (depuis le do                                    | 154 75   |
| do   | do                     | do                 | 2                   | 18                             | 12 do   | 175 12   |
| Trois-Rivières et boîtes aux lettres des rues.   | J. P. Marinseau.       | do                 | 15                  | 3                              | 9 do (jusq' au 31 déc. 1886)                                  | 300 00   |
| Trois-Rivières et Valmont.                       | L. Ducharme.           | do                 | 15                  | 3                              | 3 do depuis le do   | 136 60   |
| do   | H. Sigman.             | do                 | 13                  | 1                              | 9 do (jusq' au 31 déc. 1886)                                  | 40 00    |
| do   | M. St. Pierre.         | Cheval ou voit.    | 1 1/2               | 1                              | 2 do (jusq' au 1er fév. 1887)                                 | 26 25    |
| Thurso et Valency                                | F. Pichet.             | do                 | 1 1/2               | 12                             | 2 do (jusq' au 1er fév. '87)                                  | 8 33     |
| Thurso's Mill et station de chemin de fer.       | E. Vallée.             | A pied.            | 3                   | 12                             | 10 do 13 jrs. (jusq. 13 fév. '87)                             | 34 83    |
| Tring Station et station de chemin de fer.       | T. P. Pelletier.       | Facultatif         | 3                   | 12                             | 2 do  | 40 00    |
| Trois-Pisoles et station de chemin de fer.       | do                     | do                 | 2                   | 12                             | 3 do 6 jrs. (jusq. 19 sept. '86)                              | 10 78    |
| do   | B. Gaumont             | do                 | 2                   | 6                              | 12 do   | 56 00    |
| Trois-Saumons et station de chemin de fer.       | J. McEain              | En voiture.        | 6                   | 6                              | 12 do (dep. le 1er jan. 1887)                                 | 185 00   |
| Valcartier et station de chemin de fer.          | V. Monette.            | do                 | 3                   | 24                             | 3 do  | 25 00    |
| Valleyfield et station de chemin de fer.         | D. Dim.                | do                 | 3                   | 12                             | 12 do   | 72 00    |
| Valleyfield et boîtes aux lettres des rues.      | E. G. Valois.          | Facultatif         | 180 vgs.            | 12                             | 12 do   | 50 00    |
| Valois et station de chemin de fer.              | T. Lacombe.            | A pied.            | 30 vgs.             | 12                             | 12 do   | 20 00    |
| Verrailles et station de chemin de fer.          | T. Foisy               | Facultatif.        | 3                   | 12                             | 12 do   | 32 00    |
| Victoriaville et station de chemin de fer.       | O. Dubé                | En voiture.        | 5                   | 12                             | 12 do   | 180 00   |
| Village des Arnaïes et station de chemin de fer. | N. D. Bessette         | Facultatif         | 1 1/2               | 12                             | 12 do   | 48 00    |
| Village Richelieu et station de chemin de fer.   | M. Dessureault         | do                 | 3                   | 6                              | 2 do (depuis le 1er fév. 1887)                                | 25 00    |
| Vincennes et station de chemin de fer.           | B. D. Pepin            | do                 | 120 vgs.            | 12                             | 12 do   | 12 00    |
| Walker's Cutting et station de chemin de fer.    | A. Berry               | do                 | 46 pchs.            | 12                             | 12 do   | 30 00    |
| Warden et station de chemin de fer.              | P. Johnson.            | do                 | 180 vgs.            | 6                              | 12 do   | 13 50    |
| Warwick East et station de chemin de fer.        | E. A. Beaulne          | do                 | 180 vgs.            | 24                             | 12 do   | 125 00   |
| Waterloo et station de chemin de fer.            | J. F. Côté.            | do                 | 2 1/2               | 6                              | 12 do   | 156 00   |
| Weedon Centre et station de chemin de fer.       | N. Tangway             | A pied.            | 60 vgs.             | 6                              | 12 do   | 20 00    |
| Weldon Station et station de chemin de fer.      | L. Scott               | Facultatif.        | 1 1/2               | 12                             | 12 do   | 50 00    |
| West Brome et station de chemin de fer.          | O. Lepître             | do                 | 1 1/2               | 12                             | 12 do   | 60 00    |
| Westbury Basin et station de chemin de fer.      |                        | do                 | 1 1/2               | 12                             | 12 do   | 24 00    |

|  |               |            |          |    |                               |              |
|--|---------------|------------|----------|----|-------------------------------|--------------|
| Wickham Est et station de chemin de fer. | M. Léonard.   | A pied     | 1 1/2    | 12 | 12 do                         | 32 00        |
| Yamachiche et station de chemin de fer.  | L. Duchaine   | Facultatif | 3        | 12 | 12 do                         | 63 00        |
| Yamaska et station de chemin de fer.     | L. H. Lafleur | A pied     | 35 vgs.  | 12 | 12 do                         | 32 00        |
| Yamaska Est et station de chemin de fer. | L. Levallee.  | Facultatif | 180 vgs. | 12 | 2 do (dep. le 1er fév. 1887). | 5 00         |
| Total.                                   |               |            |          |    |                               | \$152,264 62 |

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

## ÉTAT N° 2, B—Suite.

DÉTAILS des paiements pour le transport des malles en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

## TRANSPORT DES MALLES PAR VAPEURS ET VOILIERS.

| Nom de la route.                                       | Nom de l'entrepreneur.                | Dis-<br>tance en<br>milles. | Nombre<br>de<br>voyages<br>par<br>semaine. | Période.  | Montant.    |
|--|---------------------------------------|-----------------------------|--|---|-------------|
|  |                                       |                             |  |   | \$ cts.     |
| Bagotville, Chicoutimi et Québec .....                 | Cie de nav. du Richelieu et d'Ontario | 235                         | Tel que req.                               | Saison, 1886 .....  | 4,500 00    |
| Ganghwasaga et Lachine .....                           | J. Delisle .....                      | 13                          | 12   | 12 mois .....   | 313 00      |
| Coteau Landing et Valleyfield .....                    | Cie de remorq. du lac St-François...  | 6                           | 12   | Saison, 1886 (voir serv. par terre)                         | 135 00      |
| Esquimaux, Pointe aux, et Rimouski .....               | Fraser et Holliday .....              | 284                         | T. les 15 jrs.                             | do .....  | 2,500 00    |
| Gaspé, bassin de, et rive nord du fleuve St-Laurent .. | E. Adams .....                        | 356                         | do 6                                       | do .....  | 1,137 50    |
| Georgéville et Knowlton Landing .....                  | C. A. R. Macpherson .....             | 3                           | 6  | Partie de saison, 1886 .....                                | 59 53       |
| do .....   | J. B. Futvoye .....                   | 3                           | 6  | Balance de saison, 1886 (voir ser-<br>vice par terre) ..... | 19 00       |
| Laprairie et Montréal .....                            | Cie de navigation de Laprairie .....  | 9                           | 6  | Saison, 1886 .....  | 179 00      |
| Lévis et Québec .....                                  | Cie de bat-passeur de Québec et Lévis | 1                           | 24   | 12 mois .....   | 416 64      |
| do .....   | do .....                              | 1                           | 12   | 12 do .....   | 180 00      |
| Lourdes du Blanc Sablon et Natashquan .....            | E. Joncas .....                       | 220                         | .....                                      | 3 voyages .....   | 60 00       |
| Madeleine, îles de la, etc., et Pictou, N.-E. ....     | J. Holliday .....                     | 180, 405                    | 3 et l parmo.                              | (En sus de la subvention) ..                                | 3,450 00    |
| Madeleine, îles de la, et Souris, I.P.-E. ....         | F. W. Bullock .....                   | 180                         | .....                                      | 1 voyage .....  | 130 00      |
| Montréal et Québec .....                               | Cie de nav. du Richelieu et d'Ontario | 180                         | 6  | Saison, 1886 .....  | 1,200 00    |
| Rimouski, quai de, et vapeurs océaniques .....         | Chemin de fer Intercolonial .....     | .....                       | Tel que req.                               | do .....  | 6,866 67    |
|  |                                       |                             |  | Total .....   | \$21,136 33 |

A. W. McLELLAN,  
Maître-général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

ETAT N<sup>o</sup> 2, B—*Suite*.

DETAILS des paiements faits pour le transport des malles dans Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.  
TRANSPORT DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.

| Noms des chemins de fer.                  | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine.  | Période.                                    | Montant.     |
|---|---------------------|---|---|--------------|
| Canada Atlantique (division de Montréal). | 20                  | 6   | 3 mois (jusqu'au 31 mars 1887)              | \$ 117 34    |
| Pacifique Canadien (dans Québec).         | 362                 | En différents temps sur les diverses sections de la ligne.            |   |              |
|   |                     | 6 et 12   | do  | 22,122 19    |
| Vermont Central.                          | 107                 | 12  | do  | 6,425 68     |
| O. et rivière P. et Vallée de Massawippi. | 35                  | 12  | do  | 1,971 90     |
| Grand-Tronc (ligne-mère dans Québec)      | 405½                | Aussi souvent que le bureau de poste, d'après le nombre de convois... |   |              |
|   |                     | 12  | do  | 64,380 00    |
| Grand-Tronc (division de Montréal)        | 54                  | 12  | do  | 2,569 08     |
| Grand-Tronc (dans Québec).                |                     | 12  | do  | 4,818 00     |
| Great Northern.                           | 8                   | 6   | Voyages spéciaux avec les malles anglaises. | 122 40       |
| International (dans Québec).              | 303                 | En différents temps sur les diverses sections de la ligne.            |   |              |
|   |                     | 6   | do  | 39,380 00    |
| International.                            | 69                  | 6   | do  | 2,591 64     |
| Québec Central.                           | 143                 | 6   | do  | 6,730 56     |
| Québec et Lac Saint-Jean.                 | 58                  | 6   | do  | 2,904 64     |
| Sud-Est.                                  | 221                 | 6   | do  | 11,685 16    |
|   |                     |   | Total                                       | \$166,258 69 |

A. W. MCLELAN,  
*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED  
*Comptable.*



ETAT N° 2, B—*Fin*—DÉTAILS de tous les paiements faits pour la confection et la réparation des sacs de malle, serrures, etc., en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Noms des fournisseurs.    | Détails des comptes.  | Montant. |      |
|---------------------------|---|----------|------|
|                           |   | \$       | cts. |
| S. et H. Borbridge.....   | Sacs de malle, étiquettes, etc., pour le département des postes.. | 2,376    | 13   |
| R. S. Montgomery.....     | Sacs de malles, scel-rivets, etc., do .....                       | 467      | 39   |
| E. Chanteloup.....        | Serrures de malle en cuivre do .....                              | 200      | 00   |
| G. Bailey.....            | Réparer les serrures de malle do .....                            | 80       | 97   |
| Pritchard et Mingard..... | Étiquettes pour sacs de malle do .....                            | 18       | 96   |
| P. O'Donoghue.....        | Réparer les sacs de malle p. l'inspecteur du B.P., Montréal...    | 9        | 75   |
| R. S. Montgomery.....     | Scel-rivets pour l'inspecteur des bureaux de poste do .....       | 6        | 00   |
| E. Chanteloup.....        | Clefs pour sacs de malle do Québec .....                          | 25       | 00   |
| P. C. Dupais, M.P.....    | Réparer les sacs de malle pour le maître de poste, Bersimis...    | 20       | 50   |
| J. Grace.....             | Serrures de malle pour le maître de poste, Bouchette.....         | 0        | 30   |
| J. H. Topping, M.P.....   | Réparer les sacs de malle do Les Escoumains...                    | 1        | 00   |
| P. O'Donoghue.....        | do do Montréal.....   | 1,841    | 84   |
| R. S. Montgomery.....     | Scel-rivets, serrures, etc., do do .....                          | 68       | 94   |
| C. Dassylra.....          | Réparer les sacs de malle do Malbaie .....                        | 0        | 80   |
| H. Gauthier.....          | do do St-Charles, riv. Richelieu.                                 | 0        | 10   |
| R. Quintal.....           | do do Saint-Rémi.....   | 1        | 25   |
| H. S. Hunter.....         | do do Stanstead .....   | 1        | 75   |
|                           | Total.....  | \$5,120  | 68   |

A. W. McLELAN,

*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,

*Comptable.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

ÉTAT N° 2, C.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en la N.-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                      | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                         | Montant. |
|---------------------------------------|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|----------------------------------|----------|
|                                       |                        |                    |                     |                                |                                  | \$ cts.  |
| Abercrombie et New Glasgow.           | W. Munro               | Cheval ou voit.    | 5                   | 2                              | 6 mois (jusqu'au 30 sept. 1886)  | 34 00    |
| do                                    | R. Dunbar              | do                 | 5                   | 2                              | do                               | 34 00    |
| Acadia Mines et Bass River.           | J. W. Davison          | do                 | 14                  | 3                              | 12 do                            | 197 48   |
| Acadia Mines et Loucandery Station.   | J. M. Bigy             | do                 | 2 1/2               | 24                             | 12 do                            | 210 00   |
| Adington Forks et Keppoch             | D. Campbell            | En voiture.        | 7                   | 1                              | 12 do                            | 60 00    |
| Advocate Harbor et Apple River        | J. Ward                | do                 | 10                  | 6                              | 12 do                            | 345 00   |
| Afton et Bayfield.                    | F. W. Taylor           | Facultatif.        | 2 1/2               | 6                              | 12 do                            | 97 00    |
| Afton et Guysboro' Intervale.         | W. G. Aikins           | En voiture         | 15                  | 1                              | 6 do (jusqu'au 30 sept. 1886)    | 36 36    |
| do                                    | A. Chisholm            | do                 | 15                  | 1                              | 6 do                             | 27 50    |
| Afton et station de chemin de fer     | V. Connor              | Facultatif         | 1/2                 | 12                             | 12 do                            | 65 00    |
| do                                    | H. Horn                | do                 | 4                   | 1                              | 12 do                            | 20 00    |
| Albert Ridge et Horn's Road           | W. Landry              | Cheval ou voit.    | 2                   | 3                              | 12 do                            | 50 00    |
| Alderney et Petit de Grat             | S. Plant               | do                 | 6                   | 1                              | 12 do                            | 35 00    |
| Alder Point et Petit Bras D'Or        | T. Lindsay             | A pied             | 75 vgs.             | 6                              | 12 do                            | 20 00    |
| Alton et station de chemin de fer     | I. B. Stuart           | Facultatif         | 4 1/2               | 3                              | 12 do                            | 67 00    |
| Amherst et Amherst Point.             | W. Pipes               | Cheval ou voit.    | 6                   | 1                              | 12 do                            | 32 00    |
| Amherst et Fenwick                    | E. Chapman             | En voiture         | 6                   | 1                              | 12 do                            | 40 00    |
| Amherst et Hastings                   | K. Hunter              | Cheval ou voit     | 20                  | 3                              | 12 do                            | 205 95   |
| Amherst et Linden                     | D. M. Quigley          | do                 | 22 1/2              | 2                              | 12 do                            | 145 00   |
| Amherst et Little River.              | M. Hillson             | A pied.            | 21                  | 6                              | 9 do (jusq. 31 déc. 1886)        | 374 25   |
| Amherst et station de chemin de fer   | E. Gates               | Cheval ou voit.    | 21                  | 6                              | 3 do                             | 125 00   |
| Annapolis et Digby.                   | R. H. Hardwick         | do                 | 21                  | 6                              | 3 do                             | 99 00    |
| do                                    | H. M. Irvine           | Facultatif         | 1                   | 6                              | 12 do                            | 2,399 00 |
| Annapolis et Granville Ferry.         | G. & E. Stalling       | En voiture         | 67                  | 1                              | 12 do                            | 45 00    |
| Annapolis et Liverpool                | N. Dargie              | Cheval ou voit.    | 9                   | 12                             | 12 do                            | 112 00   |
| Annapolis et Perott Settlement        | A. W. Corbitt          | A pied             | 3 1/2               | 3                              | 12 do                            | 70 00    |
| Annapolis et station de chemin de fer | R. Harris              | Cheval ou voit.    | 3 1/2               | 1                              | 12 do                            | 140 00   |
| Annapolis et Saw Mill Creek           | J. Gormley             | do                 | 31                  | 1                              | 12 do                            | 55 00    |
| Annapolis et Stoddart's               | H. S. Oochran          | En voiture         | 11 a. et r.         | 2                              | 12 do                            | 64 00    |
| Anthony's Line et Scotch Villags      | H. J. Gillis           | do                 | 17                  | 2                              | 5 do (depuis le 1er nov. '86)    | 65 00    |
| Antigonishe et Arisaig                | H. Dunn                | Cheval ou voit.    | 14                  | 2                              | 5 do                             | 66 66    |
| Antigonishe et Brophy's               | do                     | do                 | 5                   | 1                              | 15 jours (jusqu'au 30 juin 1886) | 1 66     |
| Antigonishe et Clorerville.           | do                     | do                 | 5                   | 1                              | 15 jours (jusqu'au 30 juin 1886) | 1 66     |



ETAT N° 2, C—Suite.

—DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en la N.-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.   | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport.  | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                 | Montant.  |
|--|------------------------|---------------------|---------------------|--------------------------------|--------------------------|-----------|
| Bedford Basin et station de chemin de fer.....           | W. McKenzie.....       | A pied.....         | 100 vgs.            | 42                             | 12 mois.....             | \$ 100 00 |
| Beechmont et Bras Nord-Ouest.....                        | G. K. Ball.....        | Cheval ou voit..... | 4                   | 12                             | do.....                  | 38 00     |
| Betmore et station de chemin de fer.....                 | T. Lindsay.....        | Facultatif.....     | 2                   | 12                             | do.....                  | 120 00    |
| Berwick et Suckley.....                                  | J. C. Power.....       | Cheval ou voit..... | 22 1/2 a et r.      | 2                              | do.....                  | 149 00    |
| do.....  | G. E. Prim.....        | do.....             | 14 a. et r.         | 1                              | do.....                  | 18 00     |
| do.....  | E. Nichols.....        | do.....             | 14 a. et r.         | 6                              | Jusqu'au 30 sept. '86)   | 20 00     |
| do.....  | W. Shaw.....           | En voiture.....     | 4                   | 6                              | depuis le do             | 29 33     |
| Berwick et station de chemin de fer.....                 | E. C. Foster.....      | do.....             | 11 1/2              | 6                              | depuis le do             | 4 18      |
| do.....  | G. Collins.....        | Cheval ou voit..... | 2                   | 12                             | do.....                  | 100 00    |
| Berwick, station de chemin de fer de, et Harborough..... | G. W. Kinsman.....     | do.....             | 17                  | 4                              | do.....                  | 70 00     |
| Big Intervale, Margaree et Margaree Forks.....           | I. Condy.....          | do.....             | 16                  | 3                              | do.....                  | 195 00    |
| Big Island et Merigonishe.....                           | D. L. McLean.....      | Facultatif.....     | 31                  | 2                              | do.....                  | 55 00     |
| Big Loraine et Sydney.....                               | E. Martin.....         | En voiture.....     | 3                   | 12                             | do.....                  | 349 00    |
| Big Marsh et Lower Hallowell Grant.....                  | J. A. McNeill.....     | Facultatif.....     | 3                   | 3 et 1                         | do.....                  | 15 00     |
| Big Pond et Rear of Ben Etn.....                         | A. Gillis.....         | En voiture.....     | 6                   | 1                              | do.....                  | 25 00     |
| Big Pond et Sabie River.....                             | H. D. Munro.....       | Cheval ou voit..... | 12                  | 12                             | do.....                  | 60 00     |
| Big Port Lebar et Upper Big Tracadie.....                | G. Harding.....        | do.....             | 12                  | 2                              | do.....                  | 98 00     |
| Big Tracadie et station de chemin de fer.....            | W. Gardon.....         | Facultatif.....     | 100 vgs.            | 12                             | do.....                  | 40 00     |
| Birchtown et Church Over.....                            | E. J. Gregory.....     | do.....             | 4                   | 1                              | do.....                  | 24 00     |
| Black Rock et Parrsboro.....                             | N. Phinney.....        | En voiture.....     | 6                   | 1                              | do.....                  | 42 00     |
| Blanche et Cap Negro.....                                | D. Fraser.....         | do.....             | 14                  | 1                              | do.....                  | 160 00    |
| Blanford et Hubbard's Cove.....                          | I. G. Thomas.....      | Cheval ou voit..... | 4                   | 2                              | do.....                  | 40 00     |
| Blomidon et Canning.....                                 | J. Link.....           | En voiture.....     | 17                  | 3                              | do.....                  | 280 00    |
| Bloomfield et grande route postale.....                  | J. E. J. Loomer.....   | do.....             | 7 1/2               | 1                              | do.....                  | 38 00     |
| do.....  | A. Kennedy.....        | Cheval au voit..... | 2 1/2               | 6                              | do.....                  | 199 04    |
| do.....  | H. R. Jones.....       | do.....             | 5                   | 2                              | do.....                  | 25 00     |
| do.....  | J. E. Hunt.....        | do.....             | 5                   | 1                              | do.....                  | 6 66      |
| do.....  | do.....                | do.....             | 5                   | 2                              | (jusqu'au 31 mai 1886)   | 26 66     |
| do.....  | do.....                | do.....             | 5                   | 4                              | depuis le do             | 20 00     |
| do.....  | H. Campbell.....       | do.....             | 50 a. et r.         | 2                              | depuis le 1er juin 1886) | 248 33    |
| do.....  | J. McDougal.....       | En voiture.....     | 15                  | 2                              | do.....                  | 51 00     |
| do.....  | do.....                | do.....             | 20                  | 12                             | do.....                  | 289 00    |
| do.....  | J. Day.....            | do.....             | do                  | 3                              | do.....                  | do        |

|   |                     |                     |                 |    |                           |          |
|---|---------------------|---------------------|-----------------|----|---------------------------|----------|
| Boulevard et Point Clear.....                   | G. Munro.....       | do.....             | 7               | 2  | do.....                   | 78 86    |
| Boylston et Pirate Harbor.....                  | A. Hull.....        | do.....             | 50 a. et r.     | 3  | do.....                   | 395 00   |
| Brazil Lake et station de chemin de fer.....    | L. Crosby.....      | Facultatif.....     | 4               | 6  | do.....                   | 20 00    |
| Brenton et South Ohio.....                      | E. Pennell.....     | do.....             | 4               | 1  | do.....                   | 20 00    |
| Bridgetown et Granville Ferry.....              | R. Reed.....        | En voiture.....     | 14              | 3  | do.....                   | 194 00   |
| do.....   | J. Brunton.....     | do.....             | 20              | 1  | do.....                   | 94 00    |
| do.....   | J. G. Pimney.....   | do.....             | 33              | 6  | (jusqu'au 30 sept. 1886)  | 94 00    |
| do.....   | W. E. Poole.....    | do.....             | 17              | 1  | depuis le do              | 75 00    |
| Bridgetown et Lawrencetown.....                 | E. Poole.....       | do.....             | 17              | 1  | do.....                   | 147 00   |
| Bridgetown et Middleton.....                    | F. Crosskill.....   | do.....             | 1 1/2           | 2  | do.....                   | 37 50    |
| Bridgetown et station de chemin de fer.....     | do.....             | do.....             | 1 1/2           | 6  | do.....                   | 50 00    |
| do.....   | do.....             | do.....             | 1 1/2           | 6  | depuis le do              | 4,650 00 |
| Bridgewater et Halifax.....                     | B. Blair.....       | do.....             | 91              | 2  | (jusqu'au 30 sept. 1886)  | 424 00   |
| Bridgewater et Lawrencetown.....                | A. Saunders.....    | do.....             | 58              | 6  | do.....                   | 399 00   |
| Bridgewater et Mill Village.....                | A. Feindel.....     | do.....             | 37              | 2  | do.....                   | 70 00    |
| Bridgewater et New Canada.....                  | W. J. Cronin.....   | do.....             | 26 a. et r.     | 1  | do.....                   | 239 00   |
| Bridgewater et Pleasant River.....              | J. Whitman.....     | do.....             | 71              | 3  | do.....                   | 3,900 00 |
| Bridgewater et Shelburne.....                   | J. K. Hogg.....     | do.....             | 4               | 6  | do.....                   | 20 00    |
| Brighton et station de chemin de fer.....       | E. Spittle.....     | do.....             | 4               | 12 | (dep. le 1er jan. 1887)   | 45 00    |
| Briley's Brook et station de chemin de fer..... | F. Chisholm.....    | Facultatif.....     | 8               | 3  | do.....                   | 116 00   |
| Brookfield et Pleasant River.....               | F. Waterman.....    | En voiture.....     | 100 vgs.        | 2  | do.....                   | 120 00   |
| Brookfield et station de chemin de fer.....     | J. Graham.....      | do.....             | 18              | 12 | do.....                   | 524 73   |
| Brookfield et Upper Steviacke.....              | J. J. Brenton.....  | do.....             | 3               | 6  | do.....                   | 24 00    |
| Brookland et Salt Springs.....                  | W. Gray.....        | Cheval ou voit..... | 3               | 1  | do.....                   | 40 00    |
| Brooklyn et Yarmouth.....                       | J. H. Pitman.....   | do.....             | 4               | 2  | do.....                   | 40 00    |
| Brown's Brook et Halfway River Station.....     | S. S. Brown.....    | En voiture.....     | 4               | 1  | do.....                   | 25 00    |
| Brown's Mountain et Marshy Hope.....            | J. McDonald.....    | do.....             | 5 1/2           | 1  | do.....                   | 30 00    |
| Buckley's et Kentville.....                     | J. Forbes.....      | Facultatif.....     | 2               | 5  | do.....                   | 500 00   |
| Burlington et Victoria Harbor.....              | M. A. Kinsman.....  | do.....             | 34 1/2          | 1  | do.....                   | 37 00    |
| Burncoat et Noel.....                           | W. H. Olem.....     | do.....             | 16 a. et r.     | 1  | do.....                   | 52 00    |
| do.....   | I. A. O'Brien.....  | do.....             | 4 1/2           | 3  | do.....                   | 85 00    |
| Caledonia Corner et West Caledonia.....         | W. Butler.....      | do.....             | 3               | 3  | do.....                   | 32 00    |
| Caledonia, St. Mary's et Upper Caledonia.....   | D. M. Cameron.....  | En voiture.....     | 6               | 1  | do.....                   | 45 00    |
| Cambridge Station et Condon Settlement.....     | J. Caldwell.....    | do.....             | 10 1/2 a. et r. | 12 | do.....                   | 7 00     |
| do.....   | A. Neily.....       | do.....             | 50 vgs.         | 3  | (jusqu'au 30 juin 1886)   | 19 58    |
| do.....   | do.....             | do.....             | 50 vgs.         | 6  | depuis le do              | 164 80   |
| do.....   | do.....             | do.....             | 26 a. et r.     | 1  | do.....                   | 70 00    |
| Canada et Kentville.....                        | A. Bishop.....      | Cheval ou voit..... | 9               | 12 | do.....                   | 67 00    |
| Canada et Tusket.....                           | H. Hurlbut.....     | do.....             | 2               | 2  | do.....                   | 125 00   |
| Canada Ouek et Waterville.....                  | S. Thomas.....      | En voiture.....     | 2               | 13 | do.....                   | 285 00   |
| Canada et Lower Canada.....                     | E. H. Lockwood..... | Facultatif.....     | 2               | 6  | do.....                   | 150 00   |
| Canoe et Rivière Bourgeois.....                 | C. Sampson.....     | Cheval ou voit..... | 12              | 1  | do.....                   | 20 00    |
| Canning et Kentville.....                       | W. West.....        | do.....             | 5               | 6  | do.....                   | 20 00    |
| Canning et Medford.....                         | J. Weaver.....      | En voiture.....     | 4               | 1  | do.....                   | 247 00   |
| Canning et North Medford.....                   | C. Canning.....     | do.....             | 7               | 6  | do.....                   | 176 00   |
| Canning et Port William Station.....            | W. H. Jess.....     | Cheval ou voit..... | 16              | 3  | do.....                   | 13 33    |
| Canning et Scott's Bay.....                     | J. Munro.....       | En voiture.....     | 4               | 1  | do.....                   | 1,090 00 |
| Canoe Lake et Gaberouze.....                    | G. W. Scott.....    | Facultatif.....     | 32              | 1  | (depuis le 1er août 1886) | 40 00    |
| Canoe et Guysborough.....                       | L. Melsaac.....     | Cheval ou voit..... | 20 a. et r.     | 1  | do.....                   | do       |
| Cape George et Georgeville.....                 | do.....             | do.....             | do              | 1  | do.....                   | do       |

ETAT N° 2, C—Suite.

—DETAILS des paiements faits pour le transport des malles en la N.-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                              | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport.  | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                      | Montant. |
|---|------------------------|---------------------|---------------------|--------------------------------|-------------------------------|----------|
|   |                        |                     |                     |                                |                               | \$ cts.  |
| Cape la Ronde et Rocky Bay.....               | C. Doyle.....          | Facultatif.....     | 3                   | 2                              | 12 mois.....                  | 50 00    |
| Cape Negro Island et North East Harbor.....   | J. R. King.....        | Cheval ou voit..... | 3                   | 2                              | 12 do.....                    | 52 00    |
| Cape North et Dingwall.....                   | J. M. McAskill.....    | Facultatif.....     | 4                   | 2                              | (jusqu'au 31 juil. 1886)..... | 21 66    |
| do  | J. McPherson.....      | do.....             | 4                   | 2                              | do.....                       | 25 33    |
| Cape Sable Island et Clark's Harbor.....      | T. W. Covert.....      | do.....             | 20 a. et r.....     | 6                              | do.....                       | 57 00    |
| Carrubo Gold Mines et Upper Musquodoboit..... | A. Burnett.....        | En voiture.....     | 8                   | 3                              | do.....                       | 156 00   |
| Carroll's Corner et Elmdale.....              | J. Carroll.....        | do.....             | 19 a. et r.....     | 3                              | do.....                       | 61 00    |
| Catalone et Catalone Gut.....                 | A. McDougall.....      | Facultatif.....     | 12                  | 3                              | (jusqu'au 30 avril 1886)..... | 21 00    |
| do  | H. Melnyre.....        | do.....             | 12                  | 3                              | do.....                       | 183 33   |
| do  | do.....                | do.....             | 12                  | 3                              | do.....                       | 29 00    |
| Catalone et Little Lorraine.....              | J. McDonald.....       | do.....             | 4                   | 2                              | do.....                       | 116 00   |
| Catalone et New Boston.....                   | B. Kirby.....          | Cheval ou voit..... | 18 a. et r.....     | 1                              | do.....                       | 29 00    |
| Centreville et Hall's Harbor.....             | D. Cameron.....        | Facultatif.....     | 4                   | 1                              | do.....                       | 25 00    |
| Chance Harbor et Pictou Landing.....          | J. Greeno.....         | Cheval ou voit..... | 4                   | 1                              | do.....                       | 53 75    |
| Chapman Settlement et Head of Amherst.....    | J. D. Archibald.....   | do.....             | 12 a. et r.....     | 3                              | do.....                       | 87 75    |
| Chequoic Point et Yarmouth.....               | J. W. Cain.....        | do.....             | 12 a. et r.....     | 3                              | do.....                       | 16 00    |
| do  | do.....                | do.....             | do.....             | do.....                        | do.....                       | 30 00    |
| Chelsea et Plesasant River.....               | H. Dexter.....         | do.....             | 9                   | 1                              | do.....                       | 59 00    |
| do  | J. L. Bishop.....      | do.....             | 46                  | 2                              | do.....                       | 370 00   |
| Chester et Kentville.....                     | R. Robinson.....       | do.....             | 35                  | 2                              | do.....                       | 41 00    |
| Chester et Kennetcook.....                    | J. A. Sanford.....     | do.....             | 9                   | 6                              | do.....                       | 33 75    |
| Cheverie et Newport.....                      | A. S. McLeann.....     | do.....             | 18                  | 3                              | do.....                       | 87 75    |
| Cheverie et Walton.....                       | J. W. Morris.....      | do.....             | 12                  | 3                              | do.....                       | 16 00    |
| Chignecto et Maccan.....                      | L. M. McPherson.....   | En voiture.....     | 3                   | 1                              | do.....                       | 50 00    |
| Chignecto et Maccan.....                      | M. E. Harrison.....    | Facultatif.....     | 3                   | 1                              | do.....                       | 59 00    |
| Chignecto et Maccan.....                      | L. M. McPherson.....   | Cheval ou voit..... | 3                   | 1                              | do.....                       | 28 00    |
| Chimney Corner et Dunnigan.....               | C. N. Porter.....      | En voiture.....     | 18 a. et r.....     | 1                              | do.....                       | 15 00    |
| Chimney's Brook et Lakeville.....             | R. R. McDonald.....    | do.....             | 29                  | 2                              | do.....                       | 55 00    |
| Christmas Island et East Bay.....             | J. Urquhart.....       | Cheval ou voit..... | 2                   | 1                              | do.....                       | 15 00    |
| Churchville et Mountville.....                | J. Robertson.....      | En voiture.....     | 3                   | 2                              | do.....                       | 20 00    |
| Churchville et Mountville.....                | J. Robertson.....      | En voiture.....     | 3                   | 1                              | do.....                       | 71 00    |
| Claremont et River Philip.....                | M. Charman.....        | Facultatif.....     | 3                   | 2                              | do.....                       | 59 00    |
| Clark's Road et Louisburg.....                | A. McLean.....         | Cheval ou voit..... | 4                   | 1                              | do.....                       | 53 00    |
| Clementsport et Clementsvale.....             | G. G. Hicks.....       | Facultatif.....     | 4                   | 2                              | do.....                       | 69 00    |
| Cloverdale et Middle Stewacke.....            | A. E. Winton.....      | Cheval ou voit..... | 7                   | 3                              | do.....                       | 23 00    |
| Clyde River et Gunning Cove.....              | W. E. Mack.....        | do.....             | 20                  | 3                              | do.....                       | 31 00    |
| Clyde River et Upper Clyde River.....         | R. Sutherland.....     | do.....             | 25                  | 1                              | do.....                       | 50 00    |

|  |                       |                     |                 |        |            |          |
|--|-----------------------|---------------------|-----------------|--------|------------|----------|
| Cogmagun River et Kennetcook.....                  | J. Reynolds.....      | do.....             | 5               | 1      | 12 do..... | 16 00    |
| Coldbrook Station et station de chemin de fer..... | H. Porter.....        | A pied.....         | 60 vgs.....     | 12     | 12 do..... | 28 00    |
| Coltsream et Gay's River.....                      | C. Gay.....           | En voiture.....     | 5               | 1      | 12 do..... | 30 00    |
| Comearville et station de chemin de fer.....       | J. D. Lombard.....    | do.....             | 2               | 12     | do.....    | 195 00   |
| Concession et station de chemin de fer.....        | A. A. Comeau.....     | Facultatif.....     | 2               | 3      | do.....    | 41 66    |
| Conquerall Bank et Conquerall Mills.....           | A. Snyder.....        | Cheval ou voit..... | 15              | 1      | do.....    | 40 00    |
| Conquerall et Weymouth Bridge.....                 | A. Melanson.....      | En voiture.....     | 4               | 2      | do.....    | 176 00   |
| Cow Bay et Mira Gut.....                           | E. Phelan.....        | do.....             | 25 a. et r..... | 1      | do.....    | 49 50    |
| do   | J. Martel.....        | do.....             | 25 a. et r..... | 1      | do.....    | 37 50    |
| Cow Bay et Sydney.....                             | J. O'Callahan.....    | do.....             | 20              | 6      | do.....    | 407 00   |
| Coxheath et Sydney.....                            | R. Martin.....        | Facultatif.....     | 3               | 2      | do.....    | 25 00    |
| Cranton Section et North-East Branch Margaree..... | M. A. Ethridge.....   | do.....             | 2               | 3      | do.....    | 30 00    |
| Cross Roads Country Harbor et Goshen.....          | J. G. Sinclair.....   | Cheval ou voit..... | 10              | 1      | do.....    | 35 48    |
| Cross Roads Country Harbor et Guysboro.....        | E. H. Curritt.....    | do.....             | 2               | 3      | do.....    | 380 00   |
| Crouse Town et Petite Riviere Bridge.....          | S. Hilton.....        | do.....             | 3               | 1      | do.....    | 5 00     |
| Culloden et Digby.....                             | C. E. Turnbull.....   | do.....             | 17 a. et r..... | 1      | do.....    | 47 00    |
| Dalhousie Settlement et Durham.....                | H. McKay.....         | En voiture.....     | 11              | 2      | do.....    | 44 50    |
| do   | do.....               | do.....             | 11              | 2      | do.....    | 36 50    |
| Dartmouth et Halifax.....                          | J. E. Leadley.....    | Facultatif.....     | 14              | 19     | do.....    | 105 52   |
| Dartmouth et Montague Gold Mines.....              | R. W. Cooper.....     | Cheval ou voit..... | 7               | 3      | do.....    | 120 00   |
| Dartmouth et South-East Passage.....               | J. A. Shiers.....     | En voiture.....     | 6               | 1      | do.....    | 52 00    |
| Dartmouth et West Chezzetcook.....                 | W. H. Esnar.....      | Cheval ou voit..... | 48 a. et r..... | 1      | do.....    | 150 00   |
| Dean et Shubenacadie.....                          | G. Hamilton.....      | En voiture.....     | 36              | 6      | do.....    | 1,558 00 |
| Debert Station et Folly Mountain.....              | R. English.....       | do.....             | 17 a. et r..... | 3      | do.....    | 285 38   |
| Debert Station et Mosstown.....                    | P. Fulmer.....        | Cheval ou voit..... | 4               | 3      | do.....    | 29 00    |
| do   | E. G. Fraser.....     | do.....             | 4               | 3      | do.....    | 31 00    |
| Dennistown et Judique.....                         | N. McDonald.....      | En voiture.....     | 7               | 1      | do.....    | 30 00    |
| Descoussé et Lennox Ferry.....                     | do.....               | do.....             | 3               | 6      | do.....    | 140 00   |
| Descoussé et Rocky Bay.....                        | G. R. Burton.....     | Facultatif.....     | 200 vgs.....    | 2      | do.....    | 20 00    |
| Digby et station de chemin de fer.....             | H. Sederguist.....    | En voiture.....     | 8               | 12     | do.....    | 100 00   |
| Digby et Thornville.....                           | G. & E. Stalling..... | do.....             | 43              | 2      | do.....    | 1,199 00 |
| Digby et Westport.....                             | G. R. Burton.....     | Facultatif.....     | 10              | 6      | do.....    | 50 00    |
| Digby Wharf et station de chemin de fer.....       | W. Wilkison.....      | En voiture.....     | 400 vgs.....    | 6 et 4 | do.....    | 119 00   |
| Doherty Creek et Street's Ridge.....               | W. Baker.....         | Facultatif.....     | 10              | 2      | do.....    | 60 00    |
| Dover East et Peggy's Cove.....                    | A. Gallagher.....     | Cheval ou voit..... | 5               | 2      | do.....    | 55 00    |
| Dufferin Mines et Salmon River.....                | A. McGillivray.....   | Facultatif.....     | 3               | 3      | do.....    | 50 00    |
| Dunnaglass et McCara's Brook.....                  | R. McDonald.....      | Cheval ou voit..... | 6               | 2      | do.....    | 75 00    |
| East Bay et McAdam's Lake.....                     | J. Workman.....       | Facultatif.....     | 14              | 6      | do.....    | 261 00   |
| East Bay et Sydney Mines.....                      | J. W. Peppett.....    | Cheval ou voit..... | 19              | 6      | do.....    | 696 00   |
| East Chezzetcook et Head of Chezzetcook.....       | J. Smith.....         | Facultatif.....     | 3               | 1      | do.....    | 25 00    |
| Eastern Harbor et Pleasant Bay.....                | J. G. McIntosh.....   | Cheval ou voit..... | 24              | 1      | do.....    | 98 75    |
| Eastern Harbor et Pleasant Bay, etc.....           | W. P. Flynn.....      | En voiture.....     | 101             | 6      | do.....    | 7,400 00 |
| East Jeddore et Head of Je'dore.....               | D. Wournell.....      | Facultatif.....     | 6               | 1      | do.....    | 40 00    |
| East Mapleton et Mapleton.....                     | W. W. O'Brien.....    | do.....             | 4               | 1      | do.....    | 25 00    |
| East Margaree et route postale.....                | J. LeBlanc.....       | do.....             | 2               | 3      | do.....    | 70 00    |
| East Mines Station et Folly Villages.....          | D. L. Urquhart.....   | Cheval ou voit..... | 4               | 12     | do.....    | 200 00   |

ETAT No 2, C.—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en la N.-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                               | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période. | Montant. |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|----------|----------|
| East Mines Station et station de chemin de fer | O Morrison.            | A pied.            | 20 vgs.             | 6                              | 12 mois  | \$ 50 00 |
| East River St. Mary's et Green's Brook.        | M. Green.              | Cheval ou voit.    | 3 1/2               | 1                              | do       | 20 00    |
| East Side Pubnico Harbor et Forbes' Point.     | J. McDermiskey         | En voiture.        | 10                  | 3                              | 12 do    | 183 00   |
| East Side Ragged Island et Lewis Head.         | G. Craig.              | Facultatif         | 6                   | 1                              | 12 do    | 60 00    |
| East Southampton et station de chemin de fer.  | W. F. Lewis            | do                 | 40 a. et r.         | 12                             | 1 do     | 204 25   |
| do   | S. Ellis.              | En voiture.        | 1                   | 6                              | 2 do     | 83 53    |
| do   | J. Vance.              | Cheval ou voit.    | 10                  | 2                              | 12 do    | 60 00    |
| Economy Point et grande route postale.         | M. McLeod.             | A pied             | 9 a. et r.          | 2                              | 6 do     | 10 00    |
| Bel Creek et Lunden.                           | K. Hunter              | Cheval ou voit.    | 9 a. et r.          | 2                              | 3 do     | 38 56    |
| do   | D. Harvey.             | En voiture.        | 6                   | 2                              | 12 do    | 19 28    |
| do   | J. Johnson.            | A pied.            | 50 vgs.             | 24                             | 1 do     | 100 00   |
| Ellershouse et Newport                         | J. Urquhart.           | En voiture         | 8                   | 1                              | 12 do    | 44 80    |
| Ellershouse et station de chemin de fer        | E. Thompson.           | A pied.            | 80 vgs.             | 12                             | 12 do    | 50 00    |
| Elmsdale et Nine Mile River.                   | P. Tompkins            | Facultatif         | 3 1/2               | 1                              | 12 do    | 20 00    |
| Elmsdale et station de chemin de fer.          | L. Brown.              | Cheval ou voit.    | 3                   | 2                              | 12 do    | 40 00    |
| Emerald et grande route postale.               | H. J. Donaldson.       | A pied             | 20 vgs.             | 12                             | 12 do    | 50 00    |
| Enfield et Oldham                              | J. McKenzie.           | En voiture.        | 7                   | 1                              | 12 do    | 48 00    |
| Enfield et station de chemin de fer            | W. Morrison            | do                 | 34                  | 2                              | 12 do    | 500 00   |
| Enfield et Kennew                              | P. E. Farrell.         | Facultatif         | 7                   | 1                              | 12 do    | 20 80    |
| Englishtown et Ingonish                        | H. Grant.              | do                 | 1                   | 12                             | 1 do     | 4 15     |
| Brinville et Roman Valley                      | J. Dempsey.            | En voiture.        | 3                   | 2                              | 3 do     | 12 50    |
| Bureka et station de chemin de fer.            | T. Hayes.              | do                 | 3                   | 2                              | 9 do     | 33 75    |
| Falkland et Herring Cove.                      | D. D. Starratt.        | Cheval ou voit.    | 5                   | 1                              | 12 do    | 29 48    |
| do   | W. Armstrong.          | Facultatif         | 12 vgs.             | 12                             | 12 do    | 47 00    |
| Falkland Ridge et Springfield                  | S. Aker.               | Cheval ou voit.    | 10 a. et r.         | 3                              | 12 do    | 80 00    |
| Falmouth Station et Upper Falmouth             | H. Spencer.            | do                 | 7                   | 1                              | 12 do    | 45 00    |
| Falmouth Station et Upper Falmouth             | M. Chapman             | do                 | 12 1/2 a. et r.     | 3                              | 12 do    | 150 00   |
| Faise Bay Beach et South Head Cow Bay          | E. Steverman           | do                 | 16                  | 1                              | 2 do     | 10 83    |
| Farmington et West Branch River Philip         | W. A. McLean           | do                 | 2                   | 2                              | 12 do    | 104 00   |
| Faxburg et Lunenburg                           | W. A. Lodge.           | Facultatif         | 2                   | 6                              | 12 do    | 43 00    |
| Fifteen Mile Stream et Urfalgar.               | E. Lalgie.             | do                 | 2                   | 12                             | 12 do    | 76 00    |
| Fletcher's Crossing et M. pleton.              | N. McPherson.          | A pied             | 100 vgs.            | 12                             | 12 do    | 40 00    |
| Fletcher's Station et Wellington Station.      | O. E. Baker.           | Facultatif         |                     | 3                              | 12 do    | 100 00   |
| Folly Lake et station de chemin de fer         |                        |                    |                     |                                |          |          |
| Fort Lawrence et station de chemin de fer      |                        |                    |                     |                                |          |          |

|  |                 |                 |             |    |       |        |
|--|-----------------|-----------------|-------------|----|-------|--------|
| Fort Lawrence et Upper Fort Lawrence         | M. Chapman      | Cheval ou voit. | 2 1/2       | 3  | 12 do | 60 00  |
| Foster's et Newburn                          | W. Veinot       | do              | 5           | 1  | 12 do | 210 00 |
| Fouchie et Gabarus                           | W. McDonald.    | do              | 30          | 3  | 12 do | 398 00 |
| Fouchie et Grande Rivière                    | W. McLeod.      | do              | 12          | 2  | 12 do | 24 00  |
| Four Mile Brook et West River.               | J. McKay        | do              | 5 1/2       | 2  | 12 do | 10 00  |
| Four Mile House et station de chemin de fer. | T. Payne        | Facultatif      | 1           | 3  | 12 do | 12 50  |
| Four Mile House Station et Three Mile House. | J. McDonald.    | Cheval ou voit. | 11 1/2      | 3  | 12 do | 85 00  |
| Fox Harbor et Pughwash                       | F. Tuttle.      | do              | 5           | 1  | 12 do | 30 00  |
| Frenchville et North-Framboise.              | A. McQueen      | do              | 5           | 1  | 12 do | 28 00  |
| Fraser's Grant et Heatherton                 | A. McDongal     | do              | 6           | 1  | 12 do | 23 00  |
| French River et McGrath's Mountain.          | D. Cameron      | do              | 7           | 1  | 12 do | 29 00  |
| Frenchvale et North-West Arm.                | L. McMullin     | Facultatif      |             |    |       |        |
| Gabarus et Gull Cove                         | A. Hardy        | do              | 4           | 1  | 9 do  | 15 00  |
| Gabarus et Sydney                            | R. Martin       | Cheval ou voit. | 26          | 3  | 12 do | 370 36 |
| Gaspereaux et Gaspereaux (route circulaire)  | R. Westcoat     | En voiture      | 19 a. et r. | 1  | 1 do  | 63 00  |
| Gaspereaux et Newtonville                    | do              | do              |             |    |       | 2 50   |
| Gaspereaux et Wolfville.                     | E. A. Eagles    | do              | 2 1/2       | 3  | 12 do | 51 00  |
| George's River et Petit Bras d'Or.           | L. Day          | En voiture      | 5           | 3  | 12 do | 32 00  |
| Gilbert Cove et station de chemin de fer.    | L. Kinney       | Facultatif      | 2 1/2       | 12 | 12 do | 200 00 |
| Gillander's Mountain et Middle River         | C. McLennan.    | do              | 4           | 2  | 12 do | 30 00  |
| Glen Bard et station de chemin de fer        | J. McLean       | En voiture.     | 1 1/2       | 2  | 12 do | 12 50  |
| Glenbervie et Stewiacke Cross Roads          | S. Deyarmond    | do              | 5           | 2  | 12 do | 393 00 |
| Glendale et Mabou.                           | A. Boyd         | Cheval ou voit. | 24          | 3  | 12 do | 147 00 |
| Glendale et River Inhabitants Bridge         | W. McDonald     | do              | 14          | 3  | 12 do | 40 00  |
| Glendyer et Nelson                           | A. Kirk         | do              | 3           | 3  | 12 do | 42 48  |
| Glengly et Upper Cross Roads, St. Mary's     | K. McKenzie     | do              | 4           | 1  | 12 do | 20 00  |
| Glengly et Waternish                         | S. Campbell.    | do              | 4           | 1  | 12 do | 48 72  |
| Glengary et Fort Hood                        | A. McKay        | Facultatif      | 25 a. et r. | 1  | 2 do  | 100 56 |
| do   | do              | do              | 25 a. et r. | 3  | 3 do  | 54 50  |
| do   | do              | A pied          | 100 vgs.    | 12 | 12 do | 80 10  |
| do   | D. Graham       | En voiture.     | 8           | 6  | 11 do | 340 00 |
| do   | W. Dauphinee    | do              | 9           | 6  | 11 do | 165 00 |
| do   | G. Dauphinee    | Cheval ou voit. | 9           | 2  | 12 do | 75 00  |
| do   | D. Campbell.    | do              | 9           | 2  | 12 do | 49 00  |
| do   | J. McDonald.    | En voiture.     | 11          | 6  | 12 do | 185 00 |
| do   | M. McGrath      | Facultatif      | 20          | 2  | 10 do | 208 53 |
| do   | M. Tucker.      | do              | 20          | 3  | 2 do  | 83 50  |
| do   | G. Lively.      | Cheval ou voit. | 27          | 3  | 3 do  | 129 00 |
| do   | B. Dimock.      | Facultatif      | 43 a. et r. | 1  | 12 do | 88 00  |
| do   | A. Demore.      | do              | 40 a. et r. | 1  | 12 do | 93 00  |
| do   | W. J. McDonald. | Cheval ou voit. | 42 a. et r. | 2  | 9 do  | 37 50  |
| do   | A. Manson.      | do              | 7           | 3  | 12 do | 40 00  |
| do   | A. McPherson.   | do              | 17          | 3  | 12 do | 143 72 |
| do   | A. McDonald.    | Facultatif      | 3           | 6  | 12 do | 97 00  |
| Grand Anse Stables et Grandique Ferry        |                 |                 |             |    |       |        |

—DETAILS des paiements faits pour le transport des malles en la N.-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                                     | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                   | Montant. |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|----------------------------|----------|
|  |                        |                    |                     |                                |                            | \$ cts.  |
| Grandique Ferry et Bennox Ferry                      | G. M. Shaw             | Facultatif         | 3                   | 6 12                           | mois                       | 600 00   |
| Grandique Ferry et West Arichat                      | N. McDonald            | En voiture         | 10                  | 6 12                           | do                         | 490 00   |
| Grand Lake Station et station de chemin de fer.      | G. Nichols             | A pied             | 100 vgs.            | 12 12                          | do                         | 20 00    |
| Grand Narrows et Grand Narrows Rear                  | A. McDonald            | Facultatif         | 5                   | 1 12                           | do                         | 25 00    |
| Grand Pré et Long Island                             | A. Fullerton           | Cheval ou voit.    | 2 1/2               | 3 12                           | do                         | 80 00    |
| Grand Pré et station de chemin de fer.               | A. Borden              | A pied             | 2 1/2               | 12 12                          | do                         | 100 00   |
| Grand Pré et Wallbrook                               | A. Mitchell            | Facultatif         | 2                   | 1 12                           | do                         | 20 00    |
| Grand River et St. Peter's                           | A. Morrison            | En voiture         | 17                  | 6 12                           | do                         | 600 00   |
| Granville Ferry                                      | A. Hood                | do                 | 7                   | 2 12                           | do                         | 110 00   |
| Granville Ferry et Victoria Beach                    | J. Morrison            | do                 | 16                  | 6 12                           | do                         | 498 00   |
| Great Village et Londonderry Station                 | D. M. Keat             | do                 | 4                   | 12 12                          | do                         | 300 00   |
| Green Cove et Petites Cinq-Iles                      | J. W. Davison          | do                 | 29 1/2              | 6 12                           | do                         | 610 00   |
| Green's Creek et Ingouishie                          | D. Smith               | do                 | 6                   | 2 12                           | do                         | 50 00    |
| Green's Creek et Lower Stewiacke                     | A. Bigelow             | Facultatif         | 30 a. et r.         | 1 12                           | do                         | 80 00    |
| Greenale et Malignant Cove                           | J. W. Chisholm         | Cheval ou voit.    | 4                   | 2 12                           | do                         | 75 00    |
| Greenfield et Middlefield                            | H. G. Freeman          | do                 | 5                   | 2 12                           | do                         | 20 00    |
| Greenfield et Valley Station                         | R. McKenzie            | do                 | 5                   | 2 12                           | do                         | 50 00    |
| Greenville et Westchester                            | S. A. Purdy            | do                 | 16 a. et r.         | 2 12                           | do                         | 110 00   |
| Greenville Station et Head of Wallace Bay, côté nord | J. Dooten              | do                 | 17                  | 3 12                           | do                         | 188 00   |
| Greenville Station et North Greenville               | G. Rushton             | Cheval ou voit.    | 5                   | 1 12                           | do                         | 28 00    |
| Greenville Station et Wallace                        | E. Betts               | En voiture         | 17                  | 6 12                           | do                         | 280 00   |
| Greenwood et Palmer's Road                           | G. W. Eaton            | Cheval ou voit.    | 6 1/2 a. et r.      | 1 3                            | do (jusqu'au 30 juin 1886) | 7 50     |
| Grosses Coques et station de chemin de fer.          | A. C. Melanson         | do                 | 4                   | 12 12                          | do                         | 240 00   |
| Grosvenor et station de chemin de fer.               | S. O'Neill             | En voiture         | 4                   | 3 12                           | do                         | 80 00    |
| Guyboro' et Heatherton                               | D. D. Harrington       | Facultatif         | 26                  | 6 12                           | do                         | 1,378 00 |
| Guyboro' et Port Mulgrave                            | W. H. McKough          | Cheval ou voit.    | 24                  | 3 12                           | do                         | 448 00   |
| Guyboro', Tor Bay et New Harbor                      | J. Tory                | do                 | 20 et 7             | 4 et 2 12                      | do                         | 498 00   |
| Hainsville et North Range Ormer                      | W. H. Hains            | Facultatif         | 2                   | 3 12                           | do                         | 31 00    |
| Half Island Cove et Port Felix                       | A. F. Heiler           | Cheval ou voit.    | 26 a. 7             | 2 12                           | do                         | 115 00   |
| Halfway River Station et Harrison Settlement         | W. Harrison            | do                 | 50 vgs.             | 12 12                          | do                         | 82 48    |
| Halfway River Station et station de chemin de fer.   | G. Lewis               | A pied             | 22 1/2              | 1 9                            | do (jusqu'au 31 déc. 1886) | 60 00    |
| Halifax et Lower Prospect                            | H. Purcell             | Cheval ou voit.    | 22 1/2              | 1 3                            | do                         | 21 25    |
| do   | C. Purcell             | do                 | 21                  | 2 12                           | do                         | 190 00   |
| Halifax et Prospect                                  |                        |                    |                     |                                |                            |          |

| Nom de la route.  | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                               | Montant. |
|---|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|--|----------|
|   |                        |                    |                     |                                |  | \$ cts.  |
| Halifax et station de chemin de fer.  | E. Fishwick            | En voiture         | 1 1/2               | T. que req.                    | 12 do                                  | 1,000 00 |
| Halifax et Sambro   | A. Neville             | Facultatif         | 20 1/2              | 2 3                            | do (jusqu'au 30 juin 1886)             | 49 75    |
| do  | P. Scallion            | do                 | 80                  | 2 9                            | do depuis le do                        | 123 75   |
| Halifax et West River Sheet Harbor  | T. Archibald           | Cheval et voit.    | 80                  | 3 3                            | do (jusqu'au 30 juin 1886)             | 346 90   |
| do  | H. W. Quinn            | do                 | 80                  | 3 9                            | do depuis le do                        | 1,040 70 |
| Halifax, bureau de poste de, et quel, aussi station de chemin de fer et quel. | S. Cunard et Cie.      | En voiture         | 2                   | T. que req.                    | Saison, 1886                           | 66 00    |
| do  | A. Conrod              | do                 | 2                   | T. que req.                    | Saison, 1886 87                        | 57 00    |
| do  | Diverses personnes     | do                 | 2                   | T. que req.                    | Voyages spéciaux                       | 8 75     |
| Hansford et Street's Ridge  | W. Sutherland          | Facultatif         | 14 a. et r.         | 3 6                            | do (jusqu'au 30 sept. 1886)            | 47 00    |
| do  | A. D. Lockhart         | do                 | 14 a. et r.         | 3 6                            | do                                     | 47 00    |
| do  | do                     | do                 | 14 a. et r.         | 6 6                            | do depuis le do                        | 100 00   |
| Hansford et West-Hansford   | B. Mason               | do                 | 2 1/2               | 2 12                           | do                                     | 15 00    |
| Hantsport et Lochterville   | do                     | do                 | 2 1/2               | 3 6                            | do (jusqu'au 30 sept. 1886)            | 24 00    |
| do  | do                     | do                 | 3                   | 3 6                            | do depuis le do                        | 37 00    |
| Hantsport et station de chemin de fer.  | L. Shaw                | A pied             | 1 1/2               | 24 6                           | do (jusqu'au 30 sept. 1886)            | 36 00    |
| do  | J. Dodge               | do                 | 1 1/2               | 24 6                           | do depuis le do                        | 34 00    |
| do  | V. Levaugie            | Facultatif         | 2 1/2               | 12 12                          | do                                     | 78 00    |
| Harbor au Bouche et station de chemin de fer                                  | E. Corbet              | do                 | 2                   | 12                             | do Arrêt. au 5 juill. au 30 sept. '81. | 28 81    |
| do  | R. Johnson             | do                 | 2                   | 1 6                            | do (depuis le 1er oct. 1886)           | 12 50    |
| Harmony Mills et Westfield  | M. McGrath             | do                 | 39 a. et r.         | 3 12                           | do (jusqu'au 30 sept. 1886)            | 213 68   |
| Head of Indian Harbor Lake et Sherbrooke                                      | P. Wres                | Cheval ou voit.    | 9                   | 2 6                            | do                                     | 54 00    |
| Head of Jeddore et West Jeddore   | A. W. Day              | Facultatif         | 6                   | 2 6                            | do                                     | 27 50    |
| do  | J. N. Holden           | do                 | 5                   | 1 12                           | do                                     | 20 00    |
| Head of Jordan River et Jordan Bay, côté est                                  | B. Baird               | Cheval ou voit.    | 5                   | 3 9                            | do (jusqu'au 31 déc. 1886)             | 58 50    |
| Head of River Hebert et River Hebert  | do                     | do                 | 5                   | 3 3                            | do depuis le do                        | 30 00    |
| do  | do                     | do                 | 5                   | 3 3                            | do (jusqu'au 31 déc. 1886)             | 135 00   |
| Head of St. Mary's Bay et station de chemin de fer.                           | E. Spittle             | Facultatif         | 4                   | 12 9                           | do                                     | 37 80    |
| Head of South River Lake et Salmon River Lake                                 | H. Kenny               | En voiture         | 15                  | 1 12                           | do                                     | 117 00   |
| Settlement  | W. Dobson              | do                 | 5                   | 3 12                           | do                                     | 140 00   |
| Head of Tatamagouche Bay et Tatamagouche                                      | A. Fraser              | do                 | 3                   | 12 12                          | do                                     | 27 72    |
| Heatherton et station de chemin de fer.                                       | D. Bondroit            | Facultatif         | 3                   | 1 12                           | do                                     | 50 00    |
| Heatherton et Summerside  | C. Gahan               | do                 | 4                   | 12 12                          | do                                     | 1 75     |
| Hebron et station de chemin de fer  | H. Holmes              | do                 | 1                   | 2 1                            | do (dep. le 1er mars 1887)             | 7 50     |
| Hedgeville et grande route postale.   | L. Waterman            | do                 | 7                   | 1 9                            | do (jusqu'au 30 juin 1886)             | 22 50    |
| Hemford et Pleasant River   | J. Venot               | do                 | 4                   | 3 12                           | do depuis le do                        | 38 75    |
| do  | G. Flock               | do                 | 48                  | 6 12                           | do                                     | 788 00   |
| Holland Harbor et Port Hillford   | J. M. Daniel           | En voiture         | 4                   | 3 12                           | do                                     | 85 00    |
| Hopewell et Melrose   | J. Gunn                | A pied             | 1                   | 12 12                          | do                                     | 140 00   |
| Hopewell et station de chemin de fer.   | J. McDonald            | Facultatif         | 18                  | 3 12                           | do                                     | 75 00    |
| Hopewell et Trafalgar   | F. G. Curry            | A pied             | 4                   | 12 12                          | do                                     | 30 00    |
| Horton Landing et station de chemin de fer                                    | J. Ernst               | Facultatif         | 5                   | 1 12                           | do                                     | 25 00    |
| Indian Point et Mahone Bay  | J. McDonald            | do                 | 4                   | 3 3                            | do (jusqu'au 30 juin 1886)             | 12 87    |
| Iron Ore et Sunnybrae   | P. Sinclair            | do                 | 3                   | 3 6                            | do                                     | 19 86    |
| Isaac's Harbor et Isaac's Harbor, (côté est)                                  | S. McMillan            | En voiture         | 28                  | 3 9                            | do (jusqu'au 30 sept. 1886)            | 117 36   |
| do  | P. McGrath             | do                 | 28                  | 3 6                            | do depuis le do                        | 114 00   |
| Isaac's Harbor et Melrose   | M. H. Grant            | do                 | 28                  | 3 6                            | do                                     | 19 75    |
| do  | W. Fanning             | Facultatif         | 12                  | 1 3                            | do (jusqu'au 30 juin 1886)             | 19 75    |
| Isaac's Harbor, côté est, et New Harbor                                       |                        |                    |                     |                                |  |          |

ETAT N° 2, C.—Suite.

-DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en la N.-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                                     | Nom de l'entrepreneur.  | Mode de transport.  | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                         | Montant. |
|--|-------------------------|---------------------|---------------------|--------------------------------|----------------------------------|----------|
|  |                         |                     |                     |                                |                                  | \$ cts.  |
| Isaac's Harbor, côté est, et New Harbor.....         | A. McDonald.....        | Facultatif.....     | 12                  | 1                              | 6 mois (dep. le 1er juil. 1886). | 56 16    |
| Jackson's et bras ouest de la rivière Philip.....    | M. Chapman.....         | En voiture.....     | 6                   | 3                              | do                               | 58 00    |
| James River et James River Station.....              | J. Osholom.....         | Facultatif.....     | 3                   | 2                              | do (depuis le 1er juil. '86)     | 41 66    |
| James River Station et station du chemin de fer..... | J. McDonald.....        | do                  | 100 vgs.            | 12                             | do                               | 40 00    |
| Jayvin's Harbor et West Arichat.....                 | P. Dorey.....           | En chaloupe.....    | 7                   | 2                              | do                               | 70 00    |
| Jordan's Crossing et station de chemin de fer.....   | G. Riess.....           | A pied.....         | 3                   | 12                             | do                               | 30 00    |
| Jordan Bay et Shelburne.....                         | A. Morrison.....        | Facultatif.....     | 23 a. et r.         | 3                              | do                               | 138 00   |
| Judique et Upper South West Mabou.....               | D. McDonell.....        | Oheval ou voit..... | 11                  | 1                              | do (depuis le 1er déc. '86)      | 16 66    |
| Kempt et New Grafton.....                            | R. Ketherns.....        | Facultatif.....     | 3                   | 1                              | do                               | 24 00    |
| Kempown et Riverdale.....                            | K. J. McLeau.....       | do                  | 5                   | 2                              | do (jusq. 31 janv. 1887)         | 80 00    |
| Kennetcook Corner et Noel.....                       | C. W. Haskley.....      | do                  | 20 a. et r.         | 2                              | do                               | 70 00    |
| Kingington Cove et Louisburg.....                    | J. McLean.....          | do                  | 6                   | 1                              | do                               | 40 00    |
| Korrogare et Sunnybrae.....                          | D. K. McDonald.....     | do                  | 4                   | 2                              | do                               | 46 00    |
| Kontville et station de chemin de fer.....           | J. E. Eaton.....        | do                  | 200 vgs.            | 24                             | do                               | 180 00   |
| Kewstoke et Whycoomagh.....                          | A. McQueen.....         | Oheval ou voit..... | 7 1/2               | 1                              | do                               | 35 00    |
| Kingsbury et Lunenburg.....                          | J. E. Hunt.....         | En voiture.....     | 31 r. l.            | 6                              | do (jusqu'au 30 juin 1886)       | 332 60   |
| do   | W. H. Goucher.....      | do                  | 2 1/2               | 6                              | do                               | 18 25    |
| do   | W. Gates.....           | do                  | 100 vgs.            | 6                              | do                               | 73 50    |
| Kingston Station et station de chemin de fer.....    | A. Vanbaskirk.....      | Oheval ou voit..... | 12                  | 12                             | do                               | 36 00    |
| do   | Randall et Goucher..... | do                  | 14 a. et r.         | 2                              | do (jusqu'au 30 sept. 1886)      | 20 00    |
| do   | Randall et Walker.....  | do                  | 18 a. et r.         | 2                              | do                               | 20 00    |
| Kingston Station et Tremont.....                     | A. C. Vanbaskirk.....   | do                  | 16 a. et r.         | 1                              | do                               | 125 00   |
| Kolbeck et Oxford.....                               | T. K. Smith.....        | do                  | 16 a. et r.         | 1                              | do                               | 52 00    |
| La Have Island et West Dublin.....                   | J. Rembey.....          | Facultatif.....     | 5                   | 1                              | do                               | 67 29    |
| Lake Ainslie (côté sud) et Lewis Mountain.....       | N. Martin.....          | do                  | 4                   | 12                             | do (15 jrs (dep. 16 juin '86)    | 16 00    |
| Lake Annis et station du chemin de fer.....          | A. Whitman.....         | A pied.....         | 40 vgs.             | 6                              | do                               | 20 00    |
| Lakelands et station de chemin de fer.....           | J. E. Brown.....        | Facultatif.....     | 1                   | 6                              | do                               | 60 00    |
| Lake Ramsgay et New Ross.....                        | G. Ross.....            | Oheval ou voit..... | 5 1/2               | 2                              | do                               | 40 00    |
| Lakevale et West Lakesvale.....                      | A. J. McGillivray.....  | Facultatif.....     | 3                   | 4                              | do (jusqu'au 31 déc. 1886)       | 26 25    |
| do   | do                      | do                  | 3                   | 4                              | do                               | 12 00    |
| Lapland et Newcombe.....                             | J. Garber.....          | Oheval ou voit..... | 17 a. et r.         | 1                              | do (jusqu'au 30 juin 1886)       | 13 00    |
| do   | S. Demoulin.....        | do                  | 18 a. et r.         | 1                              | do                               | 38 25    |

|   |                      |                     |                |    |                                |        |
|---|----------------------|---------------------|----------------|----|--------------------------------|--------|
| Larry's River et Port Felix.....                      | J. Felrine.....      | do                  | 11             | 3  | do (jusq. 30 sept. 1886)       | 65 00  |
| do  | C. Devoung.....      | do                  | 11             | 2  | do                             | 50 00  |
| Lawrencetown et Mineville.....                        | S. J. Hiltz.....     | Facultatif.....     | 29 a. et r.    | 1  | do                             | 30 00  |
| do  | J. Balcom.....       | Oheval ou voit..... | 1              | 12 | do (dep. le 1er août 1886)     | 74 33  |
| Lawrencetown et Mount Hanly.....                      | H. T. James.....     | A pied.....         | 33 a. et r.    | 12 | do                             | 110 00 |
| Lawrencetown et station de chemin de fer.....         | J. Balcom.....       | Oheval ou voit..... | 8 a. et r.     | 1  | do                             | 30 00  |
| Lawrencetown et Torbrooke.....                        | G. C. Banks.....     | Facultatif.....     | 4              | 1  | do (dep. le 1er nov. 1886)     | 8 33   |
| Lawrencetown et West Inglesville.....                 | M. Hiltz.....        | do                  | 5              | 1  | do (depuis le 1er oct. 1886)   | 8 75   |
| Lawrencetown et West Lawrencetown.....                | G. Nelson.....       | Oheval ou voit..... | 4              | 1  | do                             | 18 15  |
| Leamington et Spring Hill Mines.....                  | M. Beaton.....       | do                  | 5              | 3  | do                             | 189 00 |
| Leitch's Creek et Upper Leitch's Creek.....           | P. McDougald.....    | Oheval ou voit..... | 3 1/2 a. et r. | 2  | do                             | 100 00 |
| Lewis Bay et Marion Bridge.....                       | W. Herkins.....      | En voiture.....     | 3 1/2          | 2  | do                             | 20 00  |
| Levi's Head et Sabie River.....                       | K. Hunter.....       | Oheval ou voit..... | 3 1/2          | 6  | do (jusqu'au 30 sept. 1886)    | 299 00 |
| Linda et Port Howe.....                               | J. O'Callaghan.....  | do                  | 36 a. et r.    | 6  | do                             | 59 00  |
| Lingan et Sydney.....                                 | T. W. Kinney.....    | Facultatif.....     | 2              | 6  | do                             | 22 50  |
| Linwood et station de chemin de fer.....              | R. R. Elliott.....   | En voiture.....     | 5              | 2  | do (depuis le 1er oct. 1886)   | 39 58  |
| Little Bass River et Pleasant Hills.....              | R. O'Handly.....     | Facultatif.....     | 6              | 1  | do (15 jrs. (juq. 16 juin '86) | 50 00  |
| Little Bras d'Or et Long Island Main.....             | D. J. Walker.....    | Oheval ou voit..... | 7              | 1  | do                             | 40 00  |
| Little Bras d'Or et Point Aconi.....                  | A. Comeau.....       | A pied.....         | 6              | 3  | do                             | 7 1/2  |
| Little Brook Station et station de chemin de fer..... | P. Grant.....        | do                  | 4              | 1  | do                             | 5 00   |
| Little Harbor et New Glasgow.....                     | J. P. Reid.....      | do                  | 4              | 1  | do (depuis le 1er janv. '87)   | 6 00   |
| Little Harbor et Rear of Little Judique.....          | D. McMillan.....     | Oheval ou voit..... | 4              | 2  | do                             | 20 00  |
| Little Indique et Rear of Little Judique.....         | H. S. Smith.....     | En voiture.....     | 4              | 1  | do                             | 47 60  |
| Little River et Oxford.....                           | J. F. Putnam.....    | do                  | 3              | 12 | do                             | 100 00 |
| Liverpool et Milton.....                              | S. Cochoon.....      | do                  | 13             | 3  | do                             | 381 00 |
| Liverpool et Port Medway.....                         | A. A. Shaud.....     | Oheval ou voit..... | 7              | 3  | do                             | 149 00 |
| Liverpool et Western Road.....                        | J. P. Patterson..... | En voiture.....     | 15             | 2  | do                             | 98 80  |
| Loch Lomond et Iles Kogues.....                       | M. McKenzie.....     | Facultatif.....     | 7              | 1  | do                             | 29 00  |
| Loch Lomond et Sterling.....                          | G. Walls, jun.....   | En voiture.....     | 13             | 2  | do                             | 383 00 |
| Locheport et Sabie River.....                         | S. Williamson.....   | Facultatif.....     | 2              | 6  | do                             | 60 00  |
| Loganville et bras ouest de la rivière John.....      | M. McTurey.....      | Oheval ou voit..... | 5              | 3  | do                             | 50 00  |
| Louisburg et South Louisburg.....                     | J. W. Fraser.....    | do                  | 16             | 3  | do                             | 89 60  |
| Lowat et West River.....                              | W. Higgins.....      | En voiture.....     | 6              | 2  | do                             | 450 00 |
| Lower Cove et Maccan.....                             | G. H. Lewis.....     | Oheval ou voit..... | 13             | 6  | do                             | 40 00  |
| Lower Five Islands et Lynn.....                       | J. W. Brodick.....   | do                  | 4              | 1  | do                             | 340 00 |
| Lower Five Islands et 'Parsboro'.....                 | T. McGrath.....      | do                  | 2 1/2          | 3  | do                             | 39 00  |
| Lower L'Ardoise et Point Michaud.....                 | W. McCurdy.....      | do                  | 14             | 1  | do                             | 70 00  |
| Lower Meagher's Grant et Meagher's Grant.....         | G. Rowlings.....     | do                  | 22 a. et r.    | 3  | do                             | 220 00 |
| Lower Onslow et Truro.....                            | C. Carter.....       | do                  | 5              | 3  | do                             | 141 08 |
| Lower River Hebert et Maccan.....                     | A. Bria.....         | Facultatif.....     | 13             | 3  | do                             | 165 00 |
| Lower River Inhabitants et Port Hawksbury.....        | J. McDonald.....     | do                  | 5              | 6  | do (jusqu'au 31 déc. 1886)     | 150 00 |
| Lower South River Station et St. Andrews.....         | D. J. McDonald.....  | do                  | 5              | 6  | do                             | 48 75  |
| do  | W. J. Boomer.....    | A pied.....         | 12             | 1  | do                             | 50 00  |
| do  | W. Ramsay.....       | Oheval ou voit..... | 5              | 1  | do                             | 25 00  |
| Lower St. Lawrence et station de chemin de fer.....   | J. Crawford.....     | do                  | 8              | 2  | do                             | 60 00  |
| Lower Stewiacke et Ramsgay.....                       | B. Stevens.....      | En voiture.....     | 7              | 3  | do                             | 69 00  |
| Lower Stewiacke et Whittenburg.....                   | N. D'Entremont.....  | do                  | 1              | 10 | do                             | 124 00 |
| Lower Wrennith et Wentworth Station.....              | E. Steverman.....    | Oheval ou voit..... | 4              | 1  | do (jusqu'au 31 janv. 1887)    | 33 33  |
| Lower West Pubnico et Pubnico Harbor.....             |                      |                     |                |    |                                |        |
| Lunenburg et North-West Arm.....                      |                      |                     |                |    |                                |        |



ÉTAT N° 2, C—Suite.

DETAILS des paiements faits pour le transport des malles en la N.-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de l'entrepreneur.                              | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période. | Montant.      |
|---|--------------------|---------------------|--------------------------------|----------|---------------|
| Innenburg et Second Peninsula.....                  | Cheval ou voit.    | 5                   | 1                              | 12 mois  | \$ cte. 40 00 |
| McKenzie's Road et Parker's Cove.....               | Facultatif .....   | 10                  | 1                              | do       | 52 48         |
| McPherson et Pinedale.....                          | Cheval ou voit.    | 40                  | 2                              | do       | 40 00         |
| Mabou et Mabou Harbor Mouth.....                    | Facultatif .....   | 5                   | 2                              | do       | 28 00         |
| Mabou et Sigt Point.....                            | En voiture .....   | 16                  | 1                              | do       | 51 00         |
| Mahone Bay et Northfield.....                       | Cheval ou voit.    | 9                   | 1                              | do       | 100 00        |
| Main-à-Dieu et le Scottarie.....                    | A pied .....       | 12                  | 2                              | do       | 7 10          |
| Main Post Road et Stryfield.....                    | En voiture .....   | 20                  | 3                              | do       | 288 00        |
| Natland et Noel.....                                | do .....           | 34 1/2 a. et r.     | 6                              | do       | 800 00        |
| Natland et Shubenacadie.....                        | do .....           | 30 a. et r.         | 3                              | do       | 67 50         |
| Malagash Point et Wallace.....                      | do .....           | 14                  | 1                              | do       | 45 00         |
| do .....  | do .....           | 16                  | 3                              | do       | 32 00         |
| do .....  | do .....           | 22                  | 1                              | do       | 39 72         |
| Malagawatch et Rivière Denis.....                   | do .....           | 18                  | 3                              | do       | 130 00        |
| do .....  | do .....           | 22                  | 6                              | do       | 78 00         |
| do .....  | do .....           | 18                  | 3                              | do       | 69 00         |
| Malagawatch et West Bay.....                        | Cheval ou voit.    | 22 a. et r.         | 1                              | do       | 70 50         |
| Malignant Cove et Merigonishe.....                  | En voiture .....   | 14                  | 2                              | do       | 33 32         |
| Margare Forks et Upper Settlement Middle River..... | do .....           | 22 a. et r.         | 9                              | do       | 97 00         |
| Margareville et Middleton.....                      | do .....           | 22 a. et r.         | 12                             | do       | 20 00         |
| Margareville et Morden.....                         | do .....           | 5                   | 1                              | do       | 20 00         |
| Margareville et Wilmot.....                         | Facultatif .....   | 100 vgs.            | 1                              | do       | 40 00         |
| Marion Bridge et Trout Brook.....                   | A pied .....       | 20                  | 1                              | do       | 374 00        |
| Marshalltown et station de chemin de fer.....       | Cheval ou voit.    | 4                   | 1                              | do       | 18 00         |
| Marshy Hope et station de chemin de fer.....        | do .....           | 4                   | 1                              | do       | 9 50          |
| Marydale et St. Andrew's.....                       | do .....           | 4                   | 1                              | do       | 386 00        |
| Matatal's Lake et Ystamagouche.....                 | do .....           | 4                   | 12                             | do       | 200 00        |
| Maxville et Yarmouth.....                           | Facultatif .....   | 4                   | 12                             | do       | 40 00         |
| do .....  | do .....           | 4                   | 1                              | do       | 374 00        |
| Melkifield et Sutherland's Mills.....               | do .....           | 4                   | 1                              | do       | 18 00         |
| do .....  | do .....           | 4                   | 1                              | do       | 9 50          |
| Merigonishe et station de chemin de fer.....        | Cheval ou voit.    | 5 1/2               | 12                             | do       | 386 00        |
| Mesigan et station de chemin de fer.....            | A pied .....       | 5 1/2               | 12                             | do       | 40 00         |
| Mesigan Station et station de chemin de fer.....    | En voiture .....   | 5 1/2               | 12                             | do       | 11 12         |
| Mesigan Station et station de chemin de fer.....    | do .....           | 5 1/2               | 2                              | do       | 35 75         |
| Middle Musquodoboit et Murchyville.....             | En voiture .....   | 5                   | 2                              | do       | 17 81         |
| do .....  | do .....           | 5                   | 1                              | do       | 17 81         |
| do .....  | do .....           | 5                   | 1                              | do       | 21 00         |
| Middle Musquodoboit et Newcombe's Corner.....       | do .....           | 5                   | 1                              | do       | 21 00         |
| do .....  | do .....           | 5                   | 1                              | do       | 21 00         |

|   |                  |             |    |    |        |
|---|------------------|-------------|----|----|--------|
| Middle Musquodoboit et Wyse's Corner.....       | do .....         | 27 a. et r. | 3  | do | 158 00 |
| Middle River et c/o. ouest de Middle River..... | Facultatif ..... | 4           | 1  | do | 18 01  |
| Middleton et chutes Nictaux.....                | Cheval ou voit.  | 4           | 2  | do | 66 68  |
| Middleton et Fort George.....                   | do .....         | 8           | 6  | do | 90 00  |
| Middleton et station de chemin de fer.....      | A pied .....     | 3           | 12 | do | 60 00  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 30 00  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 10 00  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 40 00  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 279 72 |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 30 00  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 24 00  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 50 00  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 28 00  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 25 00  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 80 05  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 26 65  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 70 00  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 60 00  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 56 00  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 78 75  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 12 50  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 37 50  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 80 00  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 30 00  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 141 66 |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 708 77 |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 55 00  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 40 00  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 166 66 |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 104 16 |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 121 00 |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 694 00 |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 50 00  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 235 00 |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 190 00 |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 73 00  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 35 00  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 486 68 |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 129 77 |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 50 00  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 163 00 |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 99 68  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 10 00  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 21 33  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 47 50  |
| do .....  | do .....         | 3           | 12 | do | 47 50  |

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en la Nouv.-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                                      | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                 | Montant.  |
|---|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|--------------------------|-----------|
| Noel et Shubenacadie                                  | J. Woodworth           | En voiture         | 32                  | 1                              | 12 mois                  | \$ 112 00 |
| Noel et Walton  | J. Murray              | do                 | 15                  | 3                              | do                       | 248 00    |
| North End Lochaber et côté ouest de Lochaber          | J. A. Stewart          | Cheval ou voit.    | 3                   | 3                              | (dep. le 1er juil. 1886) | 37 50     |
| North Range Corner et station de chemin de fer        | C. E. McNeill          | Facultatif         | 3                   | 12                             | do                       | 60 00     |
| North Range Corner et South Range                     | J. Marshall            | do                 | 3                   | 2                              | do                       | 40 00     |
| North River Bridge et South Gut St. Ann's             | A. G. Morrison         | En voiture         | 11                  | 2                              | do                       | 14 16     |
| North Side Grand Narrows et South Side Grand Narrows  | H. A. Archibald        | Cheval ou voit.    | 1                   | 3                              | do                       | 173 88    |
| do  | do                     | do                 | 1                   | 1                              | do                       | 52 22     |
| do  | do                     | do                 | 87                  | 3                              | do                       | 2,175 80  |
| do  | do                     | do                 | 87                  | 6                              | do                       | 653 44    |
| North Sydney et Port Hastings (y com. le pass. d'eau) | G. K. Ball             | do                 | 100 vgs.            | 1                              | do                       | 13 00     |
| do  | do                     | do                 | 100 vgs.            | 6                              | do                       | 30 00     |
| North-West Arm et Rear of Ball's Creek                | D. A. Saunders         | Facultatif         | 100 vgs.            | 12                             | do                       | 40 00     |
| Norwood et station de chemin de fer                   | J. Ferguson            | A pied             | 100 vgs.            | 2                              | do                       | 32 00     |
| Oakfield et station de chemin de fer                  | J. Morrison            | Cheval ou voit.    | 6                   | 6                              | do                       | 33 33     |
| Ouan et Saint-Pierre                                  | F. J. Mitchell         | A pied             | 1                   | 12                             | do                       | 30 00     |
| Old Bridgeport Mines et grande route postale          | A. McCurdy             | do                 | 3                   | 12                             | do                       | 20 00     |
| Onslow Station et station de chemin de fer            | W. D. Smith            | En bateau          | 3                   | 3                              | do                       | 148 00    |
| Outer Island of Port Hood et Port Hood                | E. Thompson            | En voiture         | 33                  | 12                             | do                       | 45 00     |
| Oxford et station de chemin de fer                    | J. A. Fraser           | Cheval ou voit.    | 11                  | 1                              | do                       | 40 00     |
| Oxford et Rocky                                       | A. Cameron             | do                 | 11                  | 1                              | do                       | 60 00     |
| do  | do                     | do                 | 11                  | 12                             | do                       | 35 00     |
| Paradise Lane et station de chemin de fer             | W. E. Morse            | Facultatif         | 7                   | 12                             | do                       | 100 00    |
| Paradise Lane et Roxbury                              | W. Gormley             | Cheval ou voit.    | 2                   | 6                              | do                       | 160 00    |
| Parsons et Partridge Island                           | J. W. Jenks            | Facultatif         | 7                   | 12                             | do                       | 50 00     |
| Parsons et station de chemin de fer                   | do                     | do                 | 45                  | 6                              | do                       | 1,166 61  |
| Parsons et Three Sisters                              | E. D. Fullerton        | do                 | 6                   | 12                             | do                       | 65 00     |
| Parsons et Two Islands                                | T. W. McKay            | En voit re.        | 6                   | 2                              | do                       | 240 00    |
| Parsons et Three Sisters                              | J. Currie              | Cheval ou voit.    | 12                  | 1                              | do                       | 150 00    |
| Pictou et île Pictou                                  | J. McDonald            | En chaloupe        | 20                  | 21                             | do                       | 326 25    |
| Pictou et quai de chemin de fer                       | W. McGeher             | Facultatif         | 20                  | 6                              | do                       | 118 75    |
| Pictou et Rivière John                                | W. Gannon              | En voiture         | 29                  | 6                              | do                       | 350 00    |
| do  | do                     | do                 | 29                  | 2                              | do                       | 825 00    |
| do  | do                     | do                 | 29                  | 3                              | do                       | 311 00    |
| do  | do                     | do                 | 23                  | 3                              | do                       | 40 00     |
| Pictou et Truro                                       | D. M. Geldert          | Cheval ou voit.    | 50                  | 12                             | do                       | 60 00     |
| Pictou et West River Station                          | T. G. Anderson         | En voiture         | 23                  | 3                              | do                       | 25 00     |

|   |                 |                 |                 |    |    |        |          |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|----|----|--------|----------|
| Pictou Landing et station de chemin de fer              | E. McLeod       | A pied          | 50 vgs.         | 12 | 5  | do     | 16 33    |
| do  | do              | do              | 50 vgs.         | 18 | 6  | do     | 31 50    |
| Pictou Landing Station et station de chemin de fer      | T. W. Boggs     | Facultatif      | 50 vgs.         | 6  | 6  | do     | 75 00    |
| Piedmont Valley et station de chemin de fer             | J. McDonald     | do              | 1               | 3  | 12 | do     | 15 00    |
| Pine Tree et station de chemin de fer                   | R. Mitchell     | do              | 1               | 3  | 12 | do     | 60 00    |
| Pirate Harbor et station de chemin de fer               | P. Feebles      | do              | 6               | 12 | do | 80 00  |          |
| Pleasant Point et West Fedore                           | F. Mosher       | do              | 1               | 12 | do | 38 00  |          |
| Pleasant Valley et station de chemin de fer             | E. Craig        | do              | 3               | 2  | 12 | do     | 148 00   |
| Plympton et station de chemin de fer                    | J. Mullian      | En voiture      | 12 1/2 a. et r. | 12 | 12 | do     | 30 00    |
| Point Edward et Sydney                                  | D. Bea'ce       | do              | 2               | 1  | 12 | do     | 40 00    |
| Ponquet Chapel et station de chemin de fer              | C. Duong        | Facultatif      | 2               | 6  | 12 | do     | 79 00    |
| Port Acadie et station de chemin de fer                 | F. Belliveau    | do              | 2               | 12 | do | 203 00 |          |
| Port Beaton et Port Hillfort                            | G. S. Taylor    | do              | 8               | 1  | 12 | do     | 52 00    |
| Porter's Lake et West Chazetcook                        | G. E. Ormon     | do              | 3               | 12 | do | 40 00  |          |
| Port Hastings et Port Hawkesbury                        | A. McDonald     | do              | 3               | 2  | 12 | do     | 220 00   |
| Port Hastings et quai du chemin de fer                  | H. A. Archibald | Cheval ou voit. | 3               | 12 | do | 166 50 |          |
| Port Hastings, quai du ch. de fer et Port Hawkesbury    | A. McDonald     | do              | 3               | 12 | do | 151 00 |          |
| Port Hawkesbury et quai du chemin de fer                | do              | do              | 3               | 12 | do | 156 50 |          |
| do  | do              | do              | 3               | 12 | do | 156 50 |          |
| Port Hawkesbury et Srdner                               | A. Beaton       | do              | 100             | 12 | 12 | do     | 27 80    |
| Port Hood et Port Hood Island                           | J. Morrison     | En voiture      | 100             | 12 | 12 | do     | 5,724 88 |
| Port Joli et St. Otharine's River                       | J. Smith        | Facultatif      | 17              | 2  | 12 | do     | 24 00    |
| Port Mulgrave et quai du chemin de fer                  | R. Robertson    | Cheval ou voit. | 6               | 1  | 12 | do     | 40 00    |
| Port Philip et Pgwash                                   | R. Trices       | Facultatif      | 4               | 12 | do | 80 00  |          |
| Port Royal et West Archat                               | G. King         | Cheval ou voit. | 3               | 3  | 12 | do     | 60 00    |
| Port Williams et West Williams Station                  | J. McDonald     | Facultatif      | 1               | 3  | 12 | do     | 100 00   |
| Port Williams et Town Plot                              | J. L. Bishop    | En voiture      | 2               | 6  | 12 | do     | 70 56    |
| Port Williams Station et station de chemin de fer       | E. Burbridge    | do              | 2               | 3  | 12 | do     | 55 00    |
| Port Williams Station et White Rock Mills               | F. E. Forsyth   | do              | 4               | 13 | do | 63 60  |          |
| Preston et grande route postale                         | D. DeLoughbey   | A pied          | 8               | 3  | 12 | do     | 50 00    |
| do  | do              | do              | 8               | 6  | 10 | do     | 266 66   |
| do  | do              | do              | 8               | 6  | 2  | do     | 45 35    |
| Pugwash et Thomson's Mills                              | J. R. Lamy      | Facultatif      | 16 1/2          | 1  | 12 | do     | 461 58   |
| Purlbrook et Salt Springs                               | A. Cameron      | do              | 3               | 6  | 12 | do     | 20 00    |
| Quinan et Tusket  | L. Porter       | Cheval ou voit. | 12              | 2  | 12 | do     | 90 00    |
| Rear Leeds River et West Bay                            | M. Morrison     | En voiture      | 16              | 1  | 12 | do     | 38 48    |
| Rear Leanda Sporting Mountain et St. Peters             | J. Morrison     | do              | 8               | 2  | 12 | do     | 50 00    |
| River Bourgeois et Rivière Tear                         | J. R. L. McLean | do              | 10              | 6  | 12 | do     | 190 00   |
| Riverdale et Weymouth Bridge                            | J. H. Sabine    | Chal. ou voit.  | 2               | 1  | 12 | do     | 40 00    |
| River Hebert et Shute                                   | E. Baird        | En voiture      | 14              | 3  | 12 | do     | 273 00   |
| River Inhabitants Bridge et West Bay                    | M. McKinnon     | Facultatif      | 13              | 6  | 12 | do     | 150 00   |
| River John et Tatamagouche                              | J. McLeod       | do              | 5               | 6  | 12 | do     | 292 48   |
| River Philip Station et bras ouest de la rivière Philip | M. Chapman      | do              | 5               | 12 | do | 180 00 |          |
| Riversdale et station de chemin de fer                  | B. A. Wall      | do              | 20              | 12 | do | 44 00  |          |
| Riversdale et Upper Kempton                             | K. J. McLean    | En voiture      | 20              | 2  | 12 | do     | 27 20    |
| Rockingham et South Ono                                 | J. E. Allen     | Facultatif      | 20              | 2  | 12 | do     | 225 00   |
| Rockingham Station et station de chemin de fer          | T. Payne        | A pied          | 7               | 12 | 9  | do     | 30 00    |

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en le Nouv.-Ecosse, pendant l'exerci e terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.  | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                           | Montant. |
|---|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|------------------------------------|----------|
| Rockingham Station et Three Mile House                  | J. McDonald            | Facultatif         | 15                  | 3                              | 9 mois (depuis le 1er juil. 1886). | \$ 48 75 |
| Romax's Valley et St. Andrews                           | A. H. McIsaac          | do                 | 15                  | 3                              | do                                 | 199 00   |
| Round Hill et station de chemin de fer.                 | C. E. Spurr            | A pied             | 6                   | 12                             | do                                 | 50 00    |
| St. Andrews et Vernal                                   | A. McDonald            | En voiture         | 28                  | 2                              | do                                 | 43 48    |
| St. Peter's Bay et West Bay                             | S. McLeod              | Cheval ou voit.    | 2                   | 6                              | do                                 | 480 00   |
| Salem et Yarmouth                                       | O. S. Davison          | do                 | 2                   | 3                              | (jusqu'au 31 oct. 1886)            | 22 51    |
| do  | A. Bain                | do                 | 2                   | 6                              | depuis le do                       | 18 73    |
| do  | W. C. Wambold          | Facultatif         | 7                   | 2                              | (jusqu'au 30 juin 1886)            | 21 25    |
| Salmon River et Sheet Harbor Passage                    | do                     | do                 | 20 vgs.             | 2                              | depuis le do                       | 90 00    |
| do  | J. W. Black            | A pied             | 20 a. et r.         | 12                             | do                                 | 123 72   |
| do  | D. C. Weston           | Cheval ou voit.    | 20 a. et r.         | 2                              | do                                 | 75 03    |
| do  | J. C. White            | do                 | 13                  | 12                             | do                                 | 200 00   |
| Sand liver et Shullie                                   | A. Potter              | do                 | 10 a. et r.         | 12                             | do                                 | 45 00    |
| Saulterville et station de chemin de fer.               | H. S. Cochran          | do                 | 2                   | 2                              | do                                 | 15 00    |
| Scotch Village et Woodville                             | O. Christian           | Facultatif         | 36 a. et r.         | 1                              | do                                 | 75 00    |
| Shad Bay et (White's) Prospect Road                     | J. Hogg                | En voiture         | 60                  | 6                              | do                                 | 1,800 00 |
| Sheburne et Upper Ohio                                  | O. S. Davison          | do                 | 23                  | 3                              | do                                 | 800 00   |
| Sheburne et Yarmouth                                    | G. M. Elliott          | Cheval ou voit.    | 23 a. et r.         | 1                              | do                                 | 100 00   |
| Ship Harbor Lake et Ship Harbor Lake (route circulaire) | J. W. Webber           | En voiture         | 100 vgs.            | 30                             | do                                 | 100 00   |
| Shubenacadie et station de chemin de fer                | A. Kirkpatrick         | A pied             | 6                   | 2                              | do                                 | 39 00    |
| Six Mile Brook et West River                            | J. McKay               | Cheval ou voit     | 5                   | 3                              | do                                 | 60 00    |
| Six Mile Road et Wallace Grant                          | G. Cooke               | do                 | 6                   | 1                              | (jusqu'au 30 juin 1886)            | 7 50     |
| Skye Mountain et Why Jocomagh                           | A. Ross                | do                 | 6                   | 1                              | depuis le do                       | 22 50    |
| do  | A. G. Nicholson        | do                 | 2                   | 1                              | do                                 | 25 00    |
| do  | H. Surette             | Facultatif         | 6                   | 1                              | do                                 | 115 00   |
| Sluice Point et Surette Island                          | W. D. Vanorden         | do                 | 19 a. et r.         | 12                             | do                                 | 13 00    |
| Sluice Point et Tusket                                  | J. Megeny              | do                 | 19 a. et r.         | 3                              | do                                 | 91 63    |
| Southampton et station de chemin de fer.                | W. Cox                 | do                 | 13                  | 12                             | do                                 | 97 00    |
| South Branch et Upper Stewiacke                         | C. P. McCulloch        | do                 | 4                   | 2                              | (dep. le 1er juin 1886)            | 99 13    |
| do  | D. E. McGregor         | do                 | 8                   | 1                              | do                                 | 125 00   |
| do  | A. G. Morrison         | do                 | 9                   | 2                              | (jusqu'au 0 juin 1886)             | 12 00    |
| South Farmington et station de chemin de fer            | A. McPherson           | do                 | 8                   | 1                              | do                                 | 25 50    |
| South Gut St. Ann's et Tarbert                          | M. D. Lacey            | do                 | 8                   | 1                              | do                                 | 40 00    |
| South Harbor et White Point                             | do                     | do                 | 2                   | 3                              | do                                 | 40 00    |
| South Verland et Tracadie                               | do                     | do                 | 2                   | 3                              | do                                 | 40 00    |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 3                              | do                                 | 40 00    |

|  |                  |                 |             |    |                              |        |
|--|------------------|-----------------|-------------|----|------------------------------|--------|
| South Ohio et station de chemin de fer           | M. Grooby        | do              | 11 a. et r. | 12 | do                           | 40 00  |
| South Waterville et Waterville                   | F. Parish        | do              | 4           | 1  | do                           | 32 00  |
| South West Margaree et Upper Margaree            | J. T. McDonald   | do              | 4           | 2  | do                           | 24 48  |
| Speatche's Cove et station de chemin de fer      | J. T. Thomas     | do              | 3           | 12 | do                           | 146 25 |
| Spring Hill Junction et station de chemin de fer | J. A. Dunn       | do              | 3           | 9  | do (jusqu'au 31 déc. 1886)   | 30 00  |
| Spring Hill Mines et station de chemin de fer    | M. C. Cooper     | do              | 7           | 18 | do (dep. le 1er juil. 1886)  | 136 00 |
| Spring Hill Mines et Windham Hill                | J. M. Bragg      | do              | 2           | 2  | do                           | 180 00 |
| Spring Hill Mines et Windham Hill                | J. Bartley       | do              | 2           | 12 | do                           | 180 00 |
| Stellarton et station de chemin de fer           | A. Hood          | A pied          | 3           | 24 | do                           | 240 00 |
| Stellarton et Westville                          | A. Hood          | En voiture      | 3           | 2  | do                           | 200 00 |
| Strathmore et Whycomagh                          | N. McMillan      | Cheval ou voit. | 49 a. et r. | 2  | do                           | 45 00  |
| Sutherland's River et station de chemin de fer   | W. Sutherland    | Facultatif      | 2           | 3  | do                           | 45 00  |
| Tatamagouche et Waugh's River                    | J. Lombard       | En voiture      | 12 a. et r. | 3  | do                           | 140 00 |
| Tatamagouche et Wentworth Station                | A. Purdy         | do              | 20          | 6  | do                           | 140 00 |
| The Falls et West New Annan                      | J. U. Byre       | do              | 9           | 3  | do                           | 163 00 |
| Thomson's Mills et Westchester                   | E. J. Purdy      | do              | 13          | 2  | do                           | 190 00 |
| Thorburn et Merigonishe Station                  | H. McDonald      | Facultatif      | 5           | 6  | do (depuis le 1er fév. 1887) | 30 00  |
| Torbrooke et Tremont                             | W. Brown         | Cheval ou voit. | 5           | 1  | do                           | 50 00  |
| Tracadie et station de chemin de fer             | P. Delorey       | do              | 2           | 12 | do                           | 60 00  |
| Trafalgar P. O. (ancien emplacement)             | J. McDonald      | Facultatif      | 2           | 2  | do                           | 28 00  |
| Truro et station de chemin de fer                | J. B. Archibald  | do              | 1           | 24 | do                           | 300 00 |
| Tupperville et station de chemin de fer          | J. S. Chipman    | do              | 12          | 3  | do                           | 60 00  |
| Tusket Wedge et Yarmouth                         | B. LeBlanc       | En voiture      | 12          | 3  | do                           | 187 48 |
| Upper Musquodoboit et West River Sheet Harbor    | I. S. Stewart    | do              | 31          | 3  | do (jusqu'au 30 avril 1886)  | 66 66  |
| do   | I. A. Logan      | do              | 26          | 3  | depuis le do                 | 364 83 |
| do   | E. Sweet         | Facultatif      | 13          | 1  | do                           | 11 68  |
| Upper Newport et Woodville                       | W. Christie      | Facultatif      | 600 vgs.    | 12 | do                           | 40 00  |
| Valley Station et station de chemin de fer       | I. S. Pinedo     | Facultatif      | 70 vgs.     | 12 | do                           | 50 00  |
| Waterville et station de chemin de fer           | I. Otto          | En voiture      | 3           | 6  | do                           | 130 00 |
| Waverley et Windsor Junction                     | J. T. Reid, sen. | do              | 24          | 3  | do                           | 70 00  |
| Wentworth Oreek et Windsor                       | J. O. Taylor     | do              | 1           | 12 | do                           | 104 00 |
| Westbrook et station de chemin de fer            | J. A. Kilham     | Facultatif      | 50 vgs.     | 6  | do (depuis le 1er mai 1886)  | 27 00  |
| Westbrook Mills et station de chemin de fer      | J. R. McDonald   | En voiture      | 1           | 6  | do                           | 180 00 |
| West Merigonishe et station de chemin de fer     | J. Munro         | do              | 9           | 3  | do                           | 40 00  |
| West River et Westville                          | C. D. Graham     | A pied          | 75 vgs.     | 12 | do                           | 40 00  |
| West River Station et station de chemin de fer   | O. D. Jones      | Facultatif      | 17          | 12 | do                           | 100 00 |
| Weymouth et station de chemin de fer             | G. J. Hoyt       | A pied          | 6           | 12 | do                           | 40 00  |
| Weymouth Bridge et station de chemin de fer      | H. McDonald      | Facultatif      | 6           | 12 | do                           | 24 00  |
| Whycomagh et Whycomagh Rear                      | E. Cunningham    | do              | 14          | 12 | do                           | 95 00  |
| Wilmington et station de chemin de fer           | P. Burnham       | A pied          | 8           | 24 | do                           | 200 00 |
| Windsor et station de chemin de fer              | P. Hessian       | do              | 8           | 26 | do                           | 50 00  |
| Windsor Junction et station de chemin de fer     | A. G. Hebert     | do              | 20 vgs.     | 26 | do                           | 50 00  |
| Windsor Junction—Invert. et ch. de fer W. et A.  | do               | do              | 20 vgs.     | 6  | do                           | 60 00  |

**État No 2, C—Suite.**

**DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en la N.-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

| voies de la route.                                   | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport.   | Distance en milles.  | Nombre de voyages par semaine. | Période.                         | Montant.     |
|--|------------------------|----------------------|----------------------|--------------------------------|----------------------------------|--------------|
| Windsor Junction—Inter-c. et ch de fer W. et A. .... | P. Heslian .....       | A pied .....         | 20 vgs $\frac{1}{2}$ | 6                              | 9 mois 15 jrs (dep. 16 juin '86) | \$ 47 50     |
| Wolffville et station de chemin de fer. ....         | G. V. Sand. ....       | do .....             | 1 $\frac{1}{2}$      | 21                             | do .....                         | 100 00       |
| Woodbourne et station de chemin de fer ..            | T. J. Christison ..    | Facultatif .....     | 1 $\frac{1}{2}$      | 2                              | do .....                         | 50 00        |
| Wormouth et station de chemin de fer .....           | A. Bain .....          | Cheval ou voit... .. | 1                    | 12                             | do .....                         | 48 00        |
|  |                        |                      |                      |                                | Total.....                       | \$114,679 42 |

A. W. McLELLAN,  
*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEAD,  
*Comptable*

## ÉTAT N° 2, C—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en la N.-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.  
TRANSPORT DES MALLES PAR VAPEURS ET VOILIERS.

| Nom de la route.                                       | Nom de l'entrepreneur.                                | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.   | Montant.    |
|--|---|---------------------|--------------------------------|--|-------------|
| Annapolis et Digby .....                               | G. E. Corbitt.....                                    | 17                  | 6                              | 12 mois (jusqu'au 31 mars 1887) et voyages additionnels..... | \$ 3,690 00 |
| Barrington Passage et Yarmouth.....                    | W. H. Cook... ..                                      | 53                  | 2                              | Saison de 1888 .....   | 300 00      |
| East Bay et Sydney-Nord .....                          | Cie de nav. à vap. du Bras d'Or .....                 | 33                  | 3                              | do .....   | 1,000 00    |
| Halifax et Boston, E.-U. (moitié du port perçu).....   | J. F. Pheilan et Fils.....                            | 400                 | 1                              | do .....   | 400 00      |
| Sydney-Nord et Sydney .....                            | Propriétaires du vapeur <i>Lady of the Lake</i> ..... | 5                   | 6                              | do .....   | 100 00      |
| Yarmouth et Boston, E.-U. (partie du port perçu) ..... | Cie de vapeurs de Yarmouth....                        | 240                 | 2                              | do .....   | 314 45      |
|  |   |                     |                                | Total .....  | \$5,804 45  |

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

ETAT N° 2, C—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en la N.-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

TRANSPORT DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.

| Nom du chemin de fer.                                     | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine.                             | Période.                             | Montant.    |
|---|---------------------|--|--------------------------------------|-------------|
| Cie des houillères et de chemin de fer de Cumberland..... | 32                  | 6 et 12  | 12 mois (jusqu'au 31 mars 1887)..... | \$ 895 18   |
| Prolongement Est (y compris passage d'eau).....           | 80                  | 6  | 12 do do do (et arrérages).....      | 7,267 60    |
| Intercolonial (dans la Nouvelle-Ecosse).....              | 196                 | En différents temps sur les diverses sections de la ligne. | 12 do do do .....                    | 25,480 00   |
| Comtés de l'Ouest.....                                    | 67                  | 6  | 12 do do do .....                    | 3,355 33    |
| Windsor et Annapolis.....                                 | 130                 | 6 et 12  | 12 do do do (t arrérages).....       | 8,630 24    |
|   |                     |  | Total.....                           | \$45,688 38 |

A. W. McLELAN,  
Maire général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

ETAT N° 2, C—*Fin.*—Détails de tous les paiements faits pour la confection et la réparation des sacs de malle, serrures, etc., en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom des fournisseurs.   | Détails des comptes.   | Montant. |      |
|-------------------------|--|----------|------|
|                         |  | \$       | cts. |
| S. et H. Borbridge..... | Sacs de malle, étiquettes et répar. pour le min. des postes          | 721      | 57   |
| R. S. Montgomery .....  | Sacs de malle et réparations pour le ministère des postes            | 19       | 04   |
| E. Chanteloup.....      | Serrures de malle en cuivre do ...                                   | 50       | 00   |
| G. Bailey .....         | Réparer les serrures de malle do ...                                 | 7        | 94   |
| H. B. Fidler .....      | Réparer des sacs de malle pour l'insp. des B.P., Halifax             | 26       | 10   |
| A. V. Allen .....       | do do do ...   | 14       | 08   |
| do .....                | Réparer des sacs de malle pour le maître de poste, Halifax           | 17       | 08   |
| A. McMaster, M.P.....   | Marquer les sacs de malle pour le maître de poste, Pointe Basse..... | 0        | 16   |
|                         | Total .....  | \$855    | 97   |

A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.  
ETAT N° 2, D—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en le N.-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887

| Nom de la route.                                   | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période                     | Montant \$ cts. |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|-----------------------------|-----------------|
| Acadie, Acadie Siding et station de chemin de fer. | J. McDonald            | En voiture         | 7                   | 2                              | 12 mois (et arrérages)      | 137 50          |
| Alamsville et station de chemin de fer.            | J. M. Kennedy          | A pied             | 16                  | 6                              | do (depuis le 1er août '86) | 13 33           |
| Albert et Elgin                                    | F. Doherty             | En voiture         | 28                  | 1                              | do                          | 160 00          |
| Albert et Lumsden                                  | B. W. Fillmore         | Facultatif         | 7                   | 1                              | do                          | 25 00           |
| Albert et Point Wolf                               | W. Martin              | En voiture         | 20                  | 6                              | do (jusqu'au 30 sept. 1886) | 233 50          |
| do   | do                     | do                 | 20                  | 6                              | do (depuis le do)           | 30 00           |
| do   | W. J. Anderson         | do                 | 1                   | 12                             | do (jusqu'au 30 sept. 1886) | 27 74           |
| do   | J. S. Fullerton        | do                 | 1                   | 12                             | do (depuis le do)           | 30 00           |
| do   | do                     | do                 | 1                   | 12                             | do (jusq. 31 déc. 1886)     | 37 60           |
| do   | G. Woodworth           | do                 | 8                   | 2                              | do (depuis le do)           | 166 00          |
| do   | M. Daigle              | do                 | 8                   | 2                              | do (depuis le do)           | 143 50          |
| do   | P. Richard             | do                 | 26                  | 2                              | do (jusqu'au 31 déc. 1886)  | 70 32           |
| do   | O. Valley              | do                 | 3                   | 3                              | do (depuis le do)           | 37 60           |
| Alexander's Point et phare de Miscou               | R. Dugé                | do                 | 3                   | 3                              | do (depuis le do)           | 20 80           |
| do   | do                     | do                 | 3                   | 3                              | do                          | 35 00           |
| Alexander's Point et Shippigan                     | T. Stevenson           | Cheval ou voit.    | 4                   | 1                              | do                          | 28 00           |
| do   | do                     | do                 | 4                   | 1                              | do                          | 52 00           |
| Alexandria et Scovill's Mills                      | L. Wilson              | En voiture         | 10                  | 1                              | do                          | 35 00           |
| Allison et Moncton                                 | D. Connelly            | Cheval ou voit.    | 6                   | 1                              | do                          | 26 00           |
| Allandale et Poquiock                              | J. E. McQuaid          | En voiture         | 4                   | 2                              | do (jusqu'au 30 sept. 1886) | 36 50           |
| Ama et Hastings                                    | W. S. Dickey           | do                 | 6                   | 2                              | do (depuis le do)           | 31 00           |
| Anagnance et Carr Hill                             | S. Stockton            | do                 | 6                   | 2                              | do                          | 144 00          |
| do   | do                     | do                 | 18                  | 2                              | do (jusqu'au 30 sept. 1886) | 10 00           |
| Anagnance et Elgin                                 | E. A. Robinson         | do                 | 7                   | 2                              | do (depuis le do)           | 48 00           |
| Andover et Fort Fairfield, E-U                     | J. Sicut               | do                 | 7                   | 2                              | do                          | 50 00           |
| do   | do                     | do                 | 7                   | 2                              | do                          | 25 00           |
| Andover et station de chemin de fer.               | J. O. McOlnesky        | do                 | 4                   | 2                              | do                          | 50 00           |
| Annidale et English Settlement                     | W. Joslin              | Facultatif         | 4                   | 2                              | do                          | 14 68           |
| Apoahqui et Oase Settlement                        | G. Z. Parlee           | Cheval ou voit.    | 10                  | 1                              | do (jusqu'au 30 avril 1886) | 162 36          |
| Apoahqui, Collina et Pearson's                     | J. Miles               | do                 | 11, 12 et 17        | 3 et 2                         | do (depuis le do)           | 12 50           |
| do   | do                     | do                 | 11, 14 et 17        | 3 et 2                         | do (depuis le do)           | 11 05           |
| Apoahqui et Erb Settlement                         | J. Smiley              | do                 | 4                   | 1                              | do (jusqu'au 30 juin 1886)  | 6 50            |
| do   | H. E. Sinnott          | do                 | 3                   | 1                              | do                          |                 |
| Archibald Settlement et Rivière Louison.           | J. Black               | do                 | 3                   | 1                              | do                          |                 |

|  |                |                 |          |        |                              |        |
|--|----------------|-----------------|----------|--------|------------------------------|--------|
| Archibald Settlement et Sunnyside                    | W. D. Millar   | do              | 4        | 1      | do                           | 7 50   |
| Armstrong et Watford                                 | J. Gray        | En voiture      | 8        | 1      | do                           | 45 72  |
| Armstrong Brook et Jacques River Station             | W. Barclay     | Facultatif      | 1        | 12     | do                           | 50 00  |
| do   | do             | do              | 3        | 6      | do                           | 115 00 |
| Armstrong's Corner et Round Hill                     | R. Corbett     | Cheval ou voit. | 20       | 2      | do                           | 230 00 |
| do   | do             | do              | 2        | 1      | do (jusqu'au 30 juin 1886)   | 25 00  |
| do   | D. Murchison   | do              | 2        | 3      | do                           |        |
| Back Bay et St. George                               | A. J. Seely    | En voiture      | 11       | 3      | do                           | 224 88 |
| Barboursville et Beausfield                          | H. Baird       | Cheval ou voit. | 11       | 1      | do                           | 55 00  |
| Barbois et Lower Abouogogin                          | H. Gallan      | En voiture      | 11       | 1      | do                           | 44 48  |
| Barnaby River et station de chemin de fer.           | M. McDonald    | do              | 12       | 12     | do                           | 30 00  |
| Bartibog et Chatham                                  | J. Doyle       | do              | 12       | 1      | do                           | 40 00  |
| Bartlett's Mills et station de chemin de fer         | J. Bartlett    | A pied          | 16       | 6      | do                           | 90 00  |
| Bass River et South Branch                           | B. A. Campbell | En voiture      | 16       | 3      | do                           | 269 00 |
| Bath, Johnville et Kilfoil                           | J. B. McGuire  | do              | 8 et 24  | 2 et 1 | do (jusqu'au 30 juin 1886)   | 29 00  |
| do   | G. Gibson      | do              | 4        | 2 et 1 | do (depuis le do)            | 63 75  |
| do   | T. Fohan       | A pied          | 43       | 12     | do (et voyages précédans...) | 975 00 |
| Bath et station de chemin de fer.                    | J. Foley       | En voiture      | 2        | 18     | do (dep. le 1er oct. 1886)   | 174 54 |
| Bathurst et Carquet                                  | S. P. Melanson | do              | 2        | 3      | do                           | 19 50  |
| do   | do             | do              | 2        | 6      | do                           | 31 00  |
| Bathurst et station de chemin de fer.                | J. Nicol       | Cheval ou voit. | 6        | 1      | do                           | 52 50  |
| Bathurst Village et Dumfrines                        | A. Branch      | En voiture      | 10 et 8  | 1      | do (jusqu'au 31 déc. 1886)   | 9 87   |
| Bathurst Village et rivière Tête à Gauche (côté sud) | do             | do              | 10 et 8  | 1      | do (depuis le do)            | 100 00 |
| do   | do             | do              | 21       | 2      | do (dep. le 1er oct. 1886)   | 110 00 |
| Baie du Vin et Chatham                               | H. Sinclair    | Cheval ou voit. | 33       | 6      | do                           | 40 00  |
| Baie du Vin et Point Escuminac                       | E. Nowlan      | do              | 23       | 1      | do                           | 166 00 |
| Baie du Vin Mills et Upper Baie du Vin               | W. Dickins     | En voiture      | 5        | 3      | do                           | 170 00 |
| Bayfield et Port Elgin                               | E. D. Silliker | do              | 15 et 20 | 1      | do                           | 45 00  |
| Bayfield, Port Elgin et Spence                       | J. H. Trenholm | Facultatif      | 24 et 7  | 2 et 1 | do (jusqu'au 31 déc. 1886)   | 25 00  |
| Bayside et St. Andrews                               | J. Simpson     | En voiture      | 7        | 2      | do (depuis le do)            | 27 00  |
| do   | do             | do              | 7        | 3      | do                           | 130 00 |
| Bear Island et Scotch Lake                           | J. Richardson  | Cheval ou voit. | 4        | 3      | do (jusqu'au 30 sept. 1886)  | 55 00  |
| Beaufort et Bristol                                  | J. Smett       | do              | 19       | 3      | do (dep. le do)              | 26 00  |
| Beaufort et Highlands                                | J. Royer       | do              | 9        | 1      | do                           | 35 00  |
| Beaufort et Highlands                                | J. Gray        | do              | 6        | 1      | do                           | 100 00 |
| Beaver Dam et Russgornis                             | W. Hanning     | do              | 3        | 3      | do                           | 75 00  |
| Beaver Harbor et Black's Harbor                      | G. W. Cross    | do              | 4        | 3      | do                           | 57 00  |
| Beaver Harbor et Pennfield Ridge                     | W. Ash         | do              | 4        | 2      | do                           | 70 00  |
| Belledune et Rivière Belledune                       | D. McCurdy     | Facultatif      | 4        | 12     | do                           | 80 60  |
| Belledune et station de chemin de fer                | J. Chalmers    | do              | 4        | 12     | do                           | 57 00  |
| Bellefleur et Norton Station                         | J. M. Huggard  | En voiture      | 7        | 2      | do                           | 39 00  |
| Bellefleur Villages et St. Joseph                    | S. Bourgeois   | do              | 3        | 12     | do                           | 20 00  |
| Belyea's Cove et Heustis Landing                     | J. E. Mott     | Cheval ou voit. | 50 vgs.  | 2      | do                           | 15 00  |
| Benton et station de chemin de fer.                  | A. J. Teed     | A pied          | 100 vgs. | 6      | do                           | 25 00  |
| Beresford et station de chemin de fer.               | J. Aubé        | do              | 4        | 1      | do                           | 19 87  |
| Bigger Ridge et Foreston                             | W. H. Staten   | Cheval ou voit. | 8        | 2      | do (jusqu'au 30 juin 1886)   | 59 74  |
| Black Brook et Chatham                               | A. Marshall    | En voiture      | 8        | 4      | do (depuis le do)            | 33 50  |
| do   | J. A. Ward     | do              | 8        | 3      | do                           | 32 50  |
| do   | A. Manderson   | do              | 3        | 12     | do                           | 38 00  |
| Black Landing et Rivière Charlo.                     | W. Cook        | Facultatif      | 3        | 3      | do                           |        |







ÉTAT N° 2, D. D.—Suite.

DETAILS des paiements faits pour le transport des malles en le N.-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin '87.

| Nom de la route.   | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                                   | Montant. |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|--|----------|
| Fairville et station de chemin de fer.                             | C. J. Tilton           | Facultatif         | 1                   | 24                             | 3 mois (jusqu'au 30 juin 1886)             | 25 00    |
| do   | do                     | do                 | 1                   | 18                             | do depuis le do                            | 56 25    |
| Fenwick et McKnight  | G. E. McKnight         | Cheval ou voit.    | 4 1/2               | 2                              | do (dep. le 1er août 1886)                 | 10 00    |
| do   | T. Simpson             | do                 | 4 1/2               | 2                              | do (depuis le 1er juill. '86)              | 24 75    |
| Ferguson's Point et intersection de la route Carre-quette et Osham | W. Ferguson            | A pied             | 3                   | 6                              | do   | 31 20    |
| do   | J. Steevens            | do                 | 3                   | 12                             | do   | 50 00    |
| do   | W. McMillan            | Facultatif         | 1                   | 12                             | do et arranges                             | 275 00   |
| Flatlands et station de chemin de fer                              | H. Taylor              | do                 | 1 et 1/2            | 12                             | Arr's dep le 1er avril jusqu. 31 juil. '84 | 40 00    |
| Florenceville, Florenceville-Est et station de che-min de fer      | do                     | do                 | 2 et 2              | 3 et 2                         | do depuis le do                            | 41 24    |
| Florenceville (Est), Upper Peel et Riverbank                       | W. W. Boyer            | Cheval ou voit.    | 4 1/2               | 1                              | do   | 25 00    |
| Florenceville et Riverbank   | E. Kierstead           | Facultatif         | 11                  | 1                              | do   | 28 00    |
| Four Forks et Ida  | P. G. Fraser           | Cheval ou voit.    | 10                  | 1                              | do (jusqu'au 30 sept. 1886)                | 50 00    |
| do   | J. D. O'Brien          | Facultatif         | 10                  | 1                              | do   | 30 00    |
| do   | P. Lacey               | do                 | 6                   | 2                              | do   | 29 74    |
| do   | T. B. Dunphy           | do                 | 4                   | 2                              | do   | 140 81   |
| do   | do                     | do                 | 4                   | 6                              | 15 jrs. (jusq. 16 fév. '87)                | 38 20    |
| do   | do                     | do                 | 4                   | 12                             | 12 jrs. dep. le do                         | 8 67     |
| do   | do                     | do                 | 9 1/2               | 1                              | do (dep. le 1er fév. 1887)                 | 1,145 00 |
| do   | S. K. Nason            | Cheval ou voit.    | 105                 | 3                              | do   | 15 00    |
| do   | R. Swin                | Facultatif         | 5                   | 1                              | (jusqu'au 30 sept. 1886)                   | 9 00     |
| do   | M. Goff                | do                 | 5                   | 1                              | (jusq. 31 janv. 1887)                      | 68 50    |
| do   | J. McKnight            | do                 | 4                   | 24                             | (jusqu'au 30 juin 1886)                    | 121 61   |
| do   | P. D. McKenzie         | do                 | 4                   | 18                             | do   | 121 61   |
| do   | do                     | do                 | 3 1/2               | 1                              | do   | 12 00    |
| do   | T. B. Dunphy           | do                 | 35                  | 1                              | do   | 110 00   |
| do   | do                     | do                 | 70                  | 2                              | do   | 288 50   |
| do   | R. H. Ramsford         | do                 | 70                  | 2                              | do   | 275 00   |
| do   | J. Phillips            | do                 | 63                  | 3                              | do   | 699 00   |
| do   | R. H. Ramsford         | do                 | 25 vgs              | 24                             | do   | 34 00    |
| do   | J. E. Shehan           | A pied             | 15 et 17            | 1                              | do   | 102 00   |
| do   | J. Patton              | En voiture         | 15 et 17            | 1                              | do   | 402 50   |
| do   | D. O'Connell           | do                 | 45 6, 40 h.         | 3                              | do   | 269 50   |
| do   | S. Cameron             | do                 | 45 6, 40 h.         | 3                              | do   |          |
| do   | do                     | do                 | 45 6, 40 h.         | 5                              | do   |          |
| Gagetown et embouchure de la Nerpis                                | do                     | do                 | 50 vgs.             | 12                             | do   |          |
| do   | do                     | do                 | 50 vgs.             | 12                             | do   |          |

| Nom de la route.                               | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                | Montant. |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|-------------------------|----------|
| Gagetown et Narrow                             | F. E. Wilson           | Facultatif         | 19                  | 3                              | (jusqu'au 31 déc. 1886) | 325 00   |
| Gagetown et Welsford                           | H. Johnston            | En voiture         | 28                  | 3                              | do                      | 470 00   |
| Gagetown et White's Cove                       | W. Hamilton            | do                 | 13                  | 3                              | do                      | 250 00   |
| Galler et Thomas Galland's                     | J. White               | Facultatif         | 2                   | 12                             | do                      | 30 00    |
| Gaspereaux Station et station de chemin de fer | P. W. Mooney           | En voiture         | 4                   | 1                              | do                      | 40 00    |
| Glythorne et Taboulinap                        | E. McCallum            | do                 | 4                   | 1                              | do                      | 50 00    |
| Gladstone et Kintore                           | J. McCallan            | Facultatif         | 8 1/2               | 2                              | do                      | 25 00    |
| do   | T. Watt                | Cheval ou voit.    | 8 1/2               | 2                              | (jusqu'au 31 oct. 1886) | 46 67    |
| do   | do                     | do                 | 4                   | 3                              | do                      | 50 00    |
| do   | do                     | do                 | 4                   | 1                              | do                      | 15 60    |
| do   | E. D. Martin           | En voiture         | 6                   | 1                              | do                      | 34 00    |
| do   | G. Campbell            | do                 | 6                   | 1                              | do                      | 60 00    |
| do   | J. Prescott            | do                 | 13                  | 1                              | do                      | 100 00   |
| do   | A. D. Shea             | do                 | 1 1/2               | 6                              | do                      | 30 00    |
| do   | M. Hayes               | Cheval ou voit.    | 4                   | 1                              | do                      | 75 00    |
| do   | S. Thériault           | do                 | 8                   | 2                              | do                      | 20 00    |
| do   | D. Hamm                | A pied             | 13 et 11            | 2 et 1                         | do                      | 75 00    |
| do   | P. McMillan            | do                 | 74                  | 6                              | do                      | 75 00    |
| do   | F. Pett                | En voiture         | 13 et 11            | 2                              | do                      | 118 00   |
| do   | J. A. Peley            | do                 | 6                   | 2                              | do                      | 2,700 00 |
| do   | C. Gupill              | Facultatif         | 13                  | 2 et 1                         | do                      | 125 00   |
| do   | T. A. Kendrick         | do                 | 13                  | 1                              | do                      | 9 39     |
| do   | do                     | do                 | 13                  | 1                              | do                      | 94 30    |
| do   | do                     | do                 | 13                  | 2                              | do                      | 40 42    |
| do   | do                     | do                 | 13                  | 2                              | do                      | 10 00    |
| do   | R. Bryant              | En voiture         | 4                   | 1                              | do                      | 2 00     |
| do   | J. S. Leger            | do                 | 4                   | 1                              | do                      | 10 42    |
| do   | D. Wheaton             | do                 | 4                   | 1                              | do                      | 95 00    |
| do   | J. Morrison            | Cheval ou voit.    | 20 et 27            | 1                              | do                      | 33 00    |
| do   | do                     | do                 | 3 1/2               | 1                              | do                      | 40 00    |
| do   | J. Somers              | do                 | 5                   | 1                              | do                      | 104 00   |
| do   | W. Fowler              | En voiture         | 12                  | 2                              | do                      | 20 00    |
| do   | G. H. Clark            | do                 | 2                   | 6                              | do                      | 20 00    |
| do   | W. H. Lawrence         | do                 | 1                   | 6                              | do                      | 40 00    |
| do   | F. Williams            | do                 | 13                  | 2                              | do                      | 108 75   |
| do   | H. Piers               | do                 | 13                  | 2                              | do                      | 32 50    |
| do   | J. McLaughlan          | do                 | 13                  | 1                              | do                      | 29 00    |
| do   | F. J. Johnstone        | do                 | 20                  | 1                              | do                      | 274 00   |
| do   | W. Craig               | do                 | 1                   | 12                             | do                      | 40 00    |
| do   | S. H. Shaw             | Facultatif         | 1                   | 12                             | do                      | 70 00    |
| do   | R. Smith               | do                 | 3 1/2               | 3                              | do                      | 20 00    |
| do   | S. L. Richardson       | Cheval ou voit.    | 11                  | 3                              | do                      | 53 50    |
| do   | R. Smith               | En voiture         | 11                  | 3                              | do                      | 60 00    |
| do   | J. Irving              | do                 | 24                  | 6                              | do                      | 242 00   |
| do   | W. B. Wells            | Facultatif         | 24                  | 6                              | do                      | 5 00     |
| do   | W. Messer, jeune       | do                 | 18                  | 2                              | do                      | 30 00    |
| do   | J. Rutherford          | Cheval ou voit.    | 50 vgs.             | 12                             | do                      | 188 00   |
| do   | do                     | Facultatif         | 50 vgs.             | 12                             | do                      | 20 00    |

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en le N.-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                                    | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles.                | Nombre de voyages par semaine. | Période. | Montant. |
|---|------------------------|--------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------|----------|
| Harvey Station et Yoho                              | R. McLaughlin          | En voiture         | 8                                  | 1                              | 12 mois  | \$ 28 76 |
| Headfield Point et West Scotch Settlement           | F. D. Ganong           | do                 | 4                                  | 1                              | do       | 23 00    |
| Head of Millstream et Perry Settlement              | F. D. Ganong           | Cheval ou voit.    | 5                                  | 1                              | do       | 30 00    |
| Head of Millstream et Sussex Vale                   | S. G. Hayes            | do                 | 19                                 | 1                              | do       | 175 00   |
| Head of Tide et station de chemin de fer            | J. Gillis              | A pied             | 19 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     | 6                              | do       | 50 00    |
| Head of Tide et Robinsonville                       | D. Duncan              | Cheval ou voit.    | 7                                  | 2                              | do       | 85 00    |
| Henry's Lake et Saint-Martin                        | W. W. Andrews          | do                 | 3                                  | 2                              | do       | 32 33    |
| Heron Island et New Mills                           | J. McNair              | En voiture         | 9                                  | 1                              | do       | 200 00   |
| Hillsborough et Lower Oape                          | J. Bray                | Cheval ou voit.    | 12                                 | 6                              | do       | 78 00    |
| Hillsborough et station de chemin de fer            | H. J. Stevens          | En voiture         | 12                                 | 12                             | do       | 111 00   |
| Hillsdale et Rosevale                               | M. Houlahan            | do                 | 3                                  | 3                              | do       | 35 00    |
| Hillsdale et Macville                               | S. P. Kyle             | Cheval ou voit.    | 17                                 | 1                              | do       | 19 76    |
| Hillsdale et Sussex Vale                            | R. Brewing             | En voiture         | 17                                 | 3                              | do       | 210 00   |
| Hopewell Hill, Hopewell et station de chemin de fer | J. Deegan              | do                 | 1 et 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 6 et 12                        | do       | 60 00    |
| Hopewell Hill et Memel                              | W. Hunt                | do                 | 18                                 | 1                              | do       | 80 00    |
| Hopper et Salsbury                                  | J. Colpitts            | do                 | 7 et 5                             | 1                              | do       | 50 00    |
| Hoyt Station et Juvenile Settlement                 | J. McGee               | do                 | 13 et 9                            | 1                              | do       | 20 50    |
| Hoyt Station et station de chemin de fer            | A. W. Mesereau         | Cheval ou voit.    | 100 vgs.                           | 12                             | do       | 75 88    |
| Indian Mountain et Moncton                          | M. Horseman            | En voiture         | 14                                 | 1                              | do       | 45 00    |
| do  | M. B. Ranan            | do                 | 14                                 | 1                              | do       | 39 00    |
| do  | W. McLaughlin          | do                 | 2                                  | 12                             | do       | 156 00   |
| Indiantown et Saint-Jean                            | V. Lezer               | do                 | 3                                  | 3                              | do       | 30 00    |
| Inkerman et Pockmouche                              | J. Larrucey            | do                 | 8                                  | 1                              | do       | 30 09    |
| Irishtown et Moncton                                | W. Larrucey            | do                 | 20                                 | 1                              | do       | 76 50    |
| Irishtown et Shediac                                | U. Sullivan            | do                 | 20                                 | 1                              | do       | 31 50    |
| do  | H. Worden              | Facultatif         | 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>      | 3                              | do       | 20 00    |
| Jenkins et Thornewton                               | M. B. Perry            | do                 | 2                                  | 3                              | do       | 19 00    |
| do  | J. C. Contes           | Cheval ou voit.    | 4                                  | 1                              | do       | 33 33    |
| Jordan Mountain et Newtown                          | S. H. Snider           | do                 | 4                                  | 1                              | do       | 25 33    |
| do  | W. W. Price            | do                 | 7                                  | 1                              | do       | 19 83    |
| Keats et Petitcodiac                                |                        |                    |                                    |                                |          |          |

|   |                   |                 |                                     |        |    |        |
|---|-------------------|-----------------|-------------------------------------|--------|----|--------|
| Kerry et New Ireland Road                     | F. Doherty        | do              | 5                                   | 1      | do | 25 00  |
| Kewick Ridge et Millville                     | J. Harrigan, jun. | En voiture      | 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> et 29 | 2      | do | 188 49 |
| do  | D. Watt           | do              | 21 et 29                            | 2      | do | 72 50  |
| Kilburn's Landing et Kintore                  | B. Kilburn        | Facultatif      | 6                                   | 3      | do | 75 00  |
| Kilburn's Landing et station de chemin de fer | D. Murphy         | A pied          | 6                                   | 12     | do | 18 75  |
| Kingclear et New Market                       | E. Harnett        | Cheval ou voit. | 7                                   | 12     | do | 18 00  |
| Kingston (Kent) et station de chemin de fer   | P. McAis          | do              | 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>       | 1      | do | 100 00 |
| Kingston (Kent) et Richibucto Village         | J. H. Murphy      | En voiture      | 10                                  | 2      | do | 12 50  |
| Kingston (King's) et Perry's Point            | S. Cosman         | Cheval ou voit. | 4                                   | 1      | do | 449 00 |
| Kingston (King's) et Rothsay                  | J. McLuggan       | do              | 9                                   | 2      | do | 15 00  |
| Knoxford et Upper Knoxford                    | J. Keattie, jun.  | Cheval ou voit. | 9                                   | 1      | do | 50 00  |
| Kouchibouguac et Kouchibouguac Beach          | J. Potter, jun.   | do              | 20                                  | 2      | do | 65 00  |
| do  | P. Woods          | En voiture      | 12                                  | 6      | do | 265 00 |
| Kouchibouguac et Pointe Sapin                 | W. Nichol         | do              | 22                                  | 2      | do | 180 00 |
| Kouchibouguac et Richibucto                   | R. F. Black       | do              | 3                                   | 3      | do | 20 00  |
| Lake George et Prince William Station         | K. F. Black       | Facultatif      | 3                                   | 6      | do | 20 00  |
| Lakeview et Narrows                           | J. Taylor         | do              | 28                                  | 3      | do | 146 16 |
| do  | J. C. Simmons     | En voiture      | 28                                  | 2      | do | 43 00  |
| Lakeville Orner et Newcastle Creek            | T. L. Simmons     | do              | 5                                   | 2      | do | 13 42  |
| do  | M. Landry         | Cheval ou voit. | 5                                   | 1      | do | 52 00  |
| Landry et Pockmouche                          | J. Faylor         | A pied          | 200 vgs.                            | 12     | do | 30 00  |
| Lawrence Station et station de chemin de fer  | W. Maloney        | En voiture      | 4                                   | 3 et 2 | do | 37 50  |
| Ledge et St. Stephen                          | J. Green          | do              | 4                                   | 3      | do | 7 50   |
| do  | L. Mazzerall      | do              | 2                                   | 6      | do | 25 00  |
| Legre et rivière Portage                      | H. P. Reynolds    | Facultatif      | 12 et 13                            | 1      | do | 30 33  |
| Lepranx et station de chemin de fer           | W. W. Price       | En voiture      | 17 et 13                            | 1      | do | 60 93  |
| Lewis Mountain et Petitcodiac                 | T. Scribner       | do              | 2                                   | 1      | do | 15 00  |
| do  | A. E. Bailey      | Facultatif      | 4                                   | 3      | do | 65 00  |
| Lime Hill et Junction Springhill Road         | W. J. Reeman      | En voiture      | 4                                   | 12     | do | 26 00  |
| Lincoln et Or. mocto                          | G. J. Vaughan     | do              | 8                                   | 1      | do | 75 83  |
| Little River (B'ign) et Prosser Brook         | G. E. Mansbery    | do              | 20                                  | 1      | do | 100 00 |
| Little Salmon favor Mills et Shepody Road     | M. Simpson        | Cheval ou voit. | 3                                   | 12     | do | 4 87   |
| Loch Lomond et St. Martin's                   | W. Kelher         | En voiture      | 7 et 10                             | 2      | do | 95 44  |
| Long Creek et Sheba                           | W. McDonald       | Cheval ou voit. | 26                                  | 2      | do | 127 00 |
| Long Point et Springfield                     | J. E. Tupper      | En voiture      | 25                                  | 2      | do | 36 00  |
| Long Settlement et Woodstock                  | J. Downey         | do              | 8                                   | 2      | do | 50 00  |
| do  | D. Loggie         | do              | 5                                   | 2      | do | 54 00  |
| Lower Brighton et Woodstock                   | S. E. Currie      | Cheval ou voit. | 10                                  | 2      | do | 60 00  |
| do  | J. G. Munro       | En voiture      | 10                                  | 2      | do | 44 24  |
| Lower Nap pan et Pointe au Car                | G. A. Fillmore    | do              | 3                                   | 1      | do | 15 00  |
| Lower Southampton et Norton Dale              | J. H. Dugan       | do              | 4                                   | 1      | do | 11 25  |
| do  | D. W. Olapham     | do              | 4                                   | 1      | do | 29 10  |
| Lower Turtie Creek et Turtie Creek            | E. H. Toyer       | do              | 5                                   | 3      | do | 80 00  |
| Lower Woodstock et Speeriville                | S. O. Charters    | do              | 5                                   | 3      | do | 80 00  |
| do  |                   | do              | 5                                   | 3      | do | 80 00  |
| Lower Lytleton et Red Banks                   |                   | do              | 5                                   | 3      | do | 80 00  |
| McGinley et Memramcook                        |                   | Facultatif      | 11                                  | 3      | do | 90 00  |



ETAT N° 2, D.—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transp. des malles en la N.-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.   | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                       | Montant.  |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------|
| Pioneer et Woodstock.  | O. T. Hanson.          | En voiture.        | 25                  | 3                              | 6 mois jusqu'au 30 sept. 1886. | \$ 186 50 |
| do   | J. R. Tupper.          | do                 | 25                  | 3                              | do do                          | 186 50    |
| Pisarcoc et Spruce Lake.   | S. McGuire.            | do                 | 6                   | 2                              | do do                          | 59 48     |
| Pocologan et station de chemin de fer de New River.              | L. Knight.             | Cheval ou voit.    | 6                   | 12                             | do do                          | 25 00     |
| Pointe du Chéac et station de chemin de fer.                     | E. McDonald.           | Facultatif.        | 6                   | 12                             | do do                          | 30 00     |
| Pollert et Scovill's Mills.                                      | F. Cyr.                | Cheval ou voit.    | 100 vgs.            | 3                              | do do                          | 20 00     |
| Portage River et station de chemin de fer.                       | A. E. Killam.          | A pied.            | 2                   | 3                              | do do                          | 23 50     |
| Portage River et jonction de la route de Caraqueette et Chatham. | L. Mauzerall.          | Facultatif.        | 35                  | 3                              | (jusqu'au 31 déc. 1886)        | 400 00    |
| Port Elgin et Shediac.   | C. L. Gautreau.        | En voiture.        | 18 et 1             | 6 et 12                        | do do                          | 400 00    |
| Port Elgin, Westmoreland Point et stat. de ch. de fer.           | T. J. Bulmer.          | do                 | 30 vgs.             | 12                             | do do                          | 31 00     |
| Prince et Wales et traverse de chemin de fer.                    | J. Cairns.             | A pied.            | 3                   | 2                              | do do                          | 25 00     |
| Prince William Station et station de chemin de fer.              | W. G. Hatch.           | Cheval ou voit.    | 7                   | 2                              | do do                          | 60 00     |
| Prince William Station et York Mills.                            | W. Murray.             | do                 | 16                  | 2                              | do do                          | 50 00     |
| Reynolds et South Nelson.  | B. Reynolds.           | do                 | 27                  | 6                              | do do                          | 75 00     |
| Richibucto et station du chemin de fer.                          | J. O. Vauvain.         | do                 | 1                   | 2                              | do do                          | 737 00    |
| Rivière et Weldford.   | L. J. Wathien.         | do                 | 7                   | 6                              | do do                          | 65 00     |
| River Chabro et station du chemin de fer.                        | W. R. Jameson.         | Facultatif.        | 1                   | 12                             | do do                          | 34 50     |
| River Louison et Sunnyside.                                      | J. Miller.             | Cheval ou voit.    | 1                   | 13                             | (dep. le 1er juil. 1886).      | 7 25      |
| Riverville et station de chemin de fer.                          | M. Daley.              | A pied.            | 100 vgs.            | 12                             | do do                          | 18 00     |
| do   | J. Sutherland.         | do                 | 16                  | 12                             | do do                          | 20 00     |
| Rockland Station et station de chemin de fer.                    | J. Read.               | Facultatif.        | 100 vgs.            | 1                              | (jusqu'au 31 déc. 1886)        | 45 00     |
| do   | A. Tower.              | do                 | 16                  | 1                              | do do                          | 16 25     |
| Rogersville et station de chemin de fer.                         | D. Fontaine.           | Cheval ou voit.    | 4                   | 12                             | do do                          | 25 00     |
| Rogersville et Rogersville, East.                                | J. Hache.              | do                 | 1                   | 12                             | do do                          | 58 00     |
| Rogersville et Viennet.  | F. McOall.             | do                 | 8 et 6              | 1                              | do do                          | 85 00     |
| Rosedale et Upper Woodstock.                                     | W. E. Hoyt.            | En voiture.        | 2                   | 2                              | do do                          | 50 00     |
| Ruasognas et Waasis Station.                                     | A. Grass.              | do                 | 3                   | 3                              | do do                          | 40 00     |
| St. Andrew's et station de chemin de fer.                        | J. Cummings.           | do                 | 1                   | 6                              | do do                          | 60 00     |
| St. Andrew's et quasi.   | R. Stow.               | do                 | 1                   | 12                             | Saison de 1886.                | 32 80     |
| Sainte-Croix et station de ch. de fer de Vanceboro.              | A. W. Sears.           | Facultatif.        | 1                   | 6                              | do do                          | 35 00     |
| Saint-George et station de chemin de fer.                        | M. Parés.              | do                 | 1                   | 12                             | do do                          | 50 00     |

|  |                     |                 |          |          |                               |          |
|--|---------------------|-----------------|----------|----------|-------------------------------|----------|
| Saint-Isidore et Tracadie.                             | P. LeBreton.        | Cheval ou voit. | 11       | 2        | do do                         | 70 00    |
| Saint-Jean et station de ch. de fer du Grand Southern. | J. Moulson.         | En voiture.     | 1        | 6        | do do                         | 125 00   |
| Saint-Jean et station de chemin de fer Intercolonial.  | D. O'Connell.       | do              | 1        | 42 et 30 | do do                         | 1,160 39 |
| Saint-Jean et Saint-Martin.                            | A. E. Melbery.      | do              | 30       | 6        | do do                         | 1,076 40 |
| Saint-Jean et Sand Point Road.                         | D. Peacock.         | Cheval ou voit. | 3        | 3        | do do                         | 40 00    |
| Saint-Jean et vapeurs.                                 | J. B. Hann.         | En voiture.     | 2        | 6        | Saison, 1886.                 | 106 50   |
| Saint-Jean et boîtes aux lettres des rues.             | D. O'Connell.       | Facultatif.     | 2        | 18       | 12 mois.                      | 489 00   |
| Saint-Jean—station de chemin de fer et quasi.          | Diverses personnes. | Facultatif.     | 3        | 12       | Voyages spéciaux.             | 9 41     |
| Saint-Joseph et station de chemin de fer.              | A. Landry.          | A pied.         | 1        | 12       | do do et arrages.             | 88 00    |
| St. Leonard Station et Van Buren, E.-U.                | W. C. Hammond.      | Cheval ou voit. | 1        | 6        | do do                         | 79 17    |
| St. Martin's et Salmon River.                          | A. W. Fownes.       | En voiture.     | 9        | 3 et 2   | do do                         | 180 84   |
| St. Martin's et West Branch.                           | D. Gallant.         | do              | 5        | 12       | do do                         | 19 48    |
| St. Stephen et Orlais, E.-U.                           | J. et E. Keys.      | do              | 1        | 12       | do do                         | 110 00   |
| St. Stephen et station de ch. de fer Grand Southern.   | J. Green.           | Cheval ou voit. | 1        | 18       | do do                         | 69 00    |
| do   | Hardy et Bridges.   | En voiture.     | 1        | 12       | do do                         | 114 48   |
| do   | do                  | do              | 1        | 6        | 24 jrs. (jusq. 24 oct. 1886). | 58 60    |
| St. Stephen et station de ch. de fer Nour-Brunswick.   | do                  | do              | 1        | 7        | do dep. le do.                | 66 00    |
| do   | do                  | do              | 1        | 12       | Saison, 1886.                 | 179 72   |
| St. Stephen et station de chemin de fer.               | J. A. Boves.        | En voiture.     | 1        | 24       | 12 mois.                      | 30 00    |
| Sackville et Second Westcock.                          | A. Doe.             | do              | 8        | 6        | do do                         | 93 00    |
| Sackville et Upper Sackville.                          | G. Snowden.         | do              | 4        | 6        | do do                         | 26 25    |
| Sackville et Wood Point.                               | E. Snowden.         | do              | 6        | 1        | (jusqu'au 31 déc. 1886)       | 6 12     |
| do   | do                  | do              | 6        | 1        | do depuis le do               | 9 00     |
| Salem et Sheungton.                                    | J. Stevens.         | Facultatif.     | 1        | 1        | (jusqu'au 31 déc. 1886)       | 56 00    |
| Salt Springs et Titusville.                            | H. O'Brien.         | Cheval ou voit. | 6        | 2        | do do                         | 20 00    |
| Sarge et jonction de la route Chatham et de la         | H. Sargent.         | Facultatif.     | 1        | 2        | do do                         | 219 10   |
| Shediac et station de chemin de fer.                   | O. W. Smith.        | do              | 14       | 42       | (jusqu'au 31 déc. 1886)       | 25 50    |
| Shediac Road et station de chemin de fer.              | G. Rodgerson.       | Cheval ou voit. | 14       | 3        | do depuis le do               | 8 25     |
| do   | do                  | do              | 9        | 3        | do depuis le do               | 12 50    |
| Shippigan et Shippigan Island.                         | J. Goodin.          | En voiture.     | 12       | 2 et 1   | do depuis le do               | 45 00    |
| do   | do                  | do              | 12       | 2 et 1   | do                            | 30 00    |
| do   | W. Roborough.       | A pied.         | 100 vgs. | 12       | do do                         | 30 00    |
| South Bay et station de chemin de fer.                 | J. Robinson.        | do              | 4        | 6        | do do                         | 30 00    |
| Spruce Lake et traverse de chemin de fer.              | S. J. Thorne.       | do              | 1        | 6        | do do                         | 30 00    |
| Spruce Lake Station et station de chemin de fer.       | S. J. Thorne.       | do              | 1        | 6        | do do                         | 36 00    |
| Starkey's et Young's Cove.                             | S. J. Thorne.       | do              | 15       | 2        | do do                         | 57 48    |
| St. Ymas Settlement et Upper Neguac.                   | J. Graton.          | do              | 3        | 2        | (jusqu'au 30 juin 1886)       | 8 75     |
| Summerfield et Upper Wicklow.                          | P. Wilson.          | Facultatif.     | 3        | 2        | do depuis le do               | 18 75    |
| do   | A. Gee.             | do              | 3        | 6        | do do                         | 43 68    |
| Sussex Corner et Sussex Vale.                          | J. Rogers.          | En voiture.     | 2        | 30       | do do                         | 160 00   |
| Sussex Vale et station de chemin de fer.               | R. D. Boal.         | Facultatif.     | 260 vgs. | 1        | do do                         | 20 00    |
| The Range et Wiggins.                                  | J. L. Barton.       | do              | 24       | 1        | do do                         | 30 00    |
| Three Mile House et station de chemin de fer.          | P. O'Neill.         | A pied.         | 1        | 12       | do do                         | 15 00    |
| Three Tree Creek et station de chemin de fer.          | J. McQuestion.      | do              | 2        | 6        | do do                         | 25 00    |
| Tower Hill et station de chemin de fer.                | J. Irons.           | Cheval ou voit. | 2        | 2        | do do                         | 35 00    |
| Tracy Station et station de chemin de fer.             | D. N. Dupliska.     | do              | 50 vgs.  | 13       | do do                         | 50 00    |
| Tracy Station et Traceyville.                          | W. E. Morgan.       | do              | 5        | 1        | do do                         | 50 00    |
| Waveig et station de chemin de fer.                    | M. J. Greenlaw.     | A pied.         | 16       | 6        | do do                         | 40 00    |

ÉTAT N<sup>o</sup> 2, D—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en le N.-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887

| Nom de la route.                      | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                       | Montant.    |
|---------------------------------------|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|--------------------------------|-------------|
| Weldford et station de chemin de fer  | B. B. Bailey           | Facultatif         | 1                   | 18                             | 7 mois (jusqu'en 31 oct. 1886) | \$ 81 08    |
| do                                    | do                     | do                 | 1                   | 24                             | do (depuis le ..)              | 68 33       |
| Welsford et station de chemin de fer  | H. W. Wood             | A pied             | 1                   | 18                             | do (jusq 30 juin 1886)         | 28 12       |
| do                                    | do                     | do                 | 1                   | 12                             | do depuis le do                | 56 25       |
| Woodstock et Houlton, E.U.            | F. W. Ball             | En voiture         | 14                  | 6                              | do                             | 245 00      |
| Woodstock et station de chemin de fer | J. R. Tupper, jeune    | do                 | 1                   | 36                             | do                             | 235 38      |
|                                       |                        |                    |                     |                                | Total                          | \$54,560 89 |

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

## ÉTAT N° 2, D—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en le N.-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

## TRANSPORT DES MALLS PAR VAPEURS ET VOILIERS.

| Nom de la route.                                  | Nom de l'entrepreneur.   | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                            | Montant.    |
|---|--------------------------|---------------------|--------------------------------|-------------------------------------|-------------|
|   |                          |                     |                                |                                     | \$ cts.     |
| Campobello et Indian Island.....                  | W. O. Sulis.....         | 3                   | 2                              | 12 mois (jusqu'au 31 mars 1887)...  | 100 00      |
| Fédération et Indiantown.....                     | R. R. Humphrey, agent..  | 84                  | 6                              | Saison, 1886.....                   | 535 00      |
| Grand-Manan et Eastport, E.-U.....                | W. E. Sulis.....         | 21                  | 2 et 3                         | 12 mois (jusqu'au 31 mars 1887).... | 1,111 59    |
| Saint-Jean, Digby, N.-E., et Annapolis, N.-E..... | Nova Scotia Steamship Co | 45 et 16            | 3                              | do do.....                          | 10,000 00   |
| Saint-Jean et Eastport, E.-U.....                 | International do ...     | 45                  | 2 et 3                         | do do.....                          | 1,200 00    |
| Saint-Jean et Eastport, E.-U.....                 | J. Murchie.....          | 30                  | 2 et 3                         | do do.....                          | 300 00      |
|   |                          |                     |                                | Total.....                          | \$13,246 59 |

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.



DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en le N.-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887

TRANSPORT DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.

| Noms des chemins de fer.                                    | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine.                              | Période.  | Montant.    |
|---|---------------------|---|---|-------------|
| Comté d'Albert .....  | 48                  | 6   | 12 mois (jusqu'au 31 mars 1887) .....   | \$ 2,119 68 |
| Embranchement de Chatham .....                              | 9                   | 24  | 12 do do .....  | 896 00      |
| do d'Elgin .....  | 14                  | 6   | 6 do (jusqu'au 30 septembre 1886) .....   | 175 81      |
| Elgin, Petticoodiac et Havelock .....                       | 13                  | 6   | 1 do do .....   | 27 04       |
| do .....  | 27                  | 6   | 6 do (jusqu'au 31 mars 1887) .....  | 386 96      |
| Grand Southern .....  | 82½                 | 6   | 12 do do .....  | 2,036 76    |
| Intercolonial (dans le Nouveau-Brunswick) .....             | 344                 | En différents temps sur diverses sections de la ligne ..... | 12 do do .....  | 44,720 00   |
| do .....  | 27                  | 6   | 12 do do .....  | 637 20      |
| Kent Northern .....   | 306                 | En différents temps sur diverses sections de la ligne ..... | 12 do do et arrrages. 15 jours (jusqu'au 17 avril 1886) .....                       | 28,813 72   |
| Nouveau-Brunswick .....                                     | 20                  | 6   | Depuis le 31 janvier jusqu'au 22 avril 1887, avec les malles de l'île du P.-E. .... | 60 00       |
| do .....  | 36                  | 6   | 12 do (jusq. 31 mars 1887) et arrrages. ....  | 732 00      |
| Oie de prolongement de chemin de fer et de pont de St-Jean. | 1½                  | Tel que requis .....  | Total .....   | 750 00      |
|   |                     |   |   | \$81,305 20 |

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

ÉTAT N° 2. D.—*Fin*—Détails de tous les paiements faits pour la confection et la réparation des sacs de malle, serrures, etc., en le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom des fournisseurs.                | Détails des comptes.  | Montant. |      |
|--------------------------------------|---|----------|------|
|                                      |   | \$       | cts. |
| S. et H. Borbridge .....             | Sacs de malle, étiquettes et réparations, pour le département des postes .....        | 387      | 44   |
| R. S. Montgomery .....               | Sacs de malle, scel-rivets, et réparations pour le département des postes .....       | 598      | 96   |
| Pritchard et Andrews .....           | Étiquettes pour sacs de malle, pour le dép. des postes.                               | 67       | 50   |
| G. Bailey .....                      | Réparer les serrures de malle, do .....   | 5        | 72   |
| D. Brown .....                       | Sacs de malle et réparations pour l'inspecteur des bureaux de poste, Saint-Jean ..... | 59       | 92   |
| Cie d'imprimerie du <i>Sun</i> ..... | Marquer des sacs de malle pour l'inspecteur des bureaux de poste, Saint-Jean .....    | 53       | 40   |
| D. Brown .....                       | Réparer des sacs de malle, pour le M. P., Saint-Jean.                                 | 6        | 27   |
| R. Cluff .....                       | do do Woodstock.  | 1        | 75   |
|                                      | Total .....   | \$1,180  | 96   |

A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*

PROVINCE DU MANITOBA, ETC.

ETAT N° 2, E.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en le Manitoba, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                                    | Nom de l'entrepreneur.   | Mode de transport.      | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                         | Montant. |
|---|--------------------------|-------------------------|---------------------|--------------------------------|----------------------------------|----------|
|   |                          |                         |                     |                                |                                  | \$ cts.  |
| Adelpha et Killarney .....                          | C. Bate .....            | En voiture .....        | 20                  | 2                              | 3 mois (dep. le 1er janv. 1887). | 75 00    |
| Alexander Station et station de chemin de fer ..... | C. T. Weatherley .....   | A pied .....            | 1                   | 12                             | do                               | 30 00    |
| Aliburn et station de chemin de fer .....           | H. M. Porteous .....     | do .....                | 16                  | 8                              | do                               | 35 00    |
| Aliburn et Rossburn .....                           | R. R. Ross .....         | En voiture .....        | 42                  | 2                              | do                               | 200 00   |
| Aliburn et Shellmouth .....                         | F. Miller .....          | do .....                | 42                  | 2                              | do                               | 310 00   |
| Alma et Brandon .....                               | G. Gray .....            | do .....                | 109                 | 1                              | do (jusq. 30 sept. 1886)         | 80 75    |
| Antler et Brandon .....                             | E. P. Sulder .....       | do .....                | 16                  | 1                              | do (jusqu'au 31 déc. 1886)       | 963 75   |
| Antler et Garnduff .....                            | J. P. Caraduff .....     | do .....                | 46 1/2              | 1                              | do                               | 180 00   |
| Archibald et Beaconsfield .....                     | G. Saunders .....        | Facultatif .....        | 32                  | 2                              | do                               | 690 00   |
| Archibald et Clearwater .....                       | Stewart et Elliott ..... | do .....                | 26                  | 2                              | do                               | 324 45   |
| Archibald et Mowbray .....                          | W. Shields .....         | En voiture .....        | 17 1/2              | 2                              | do                               | 548 92   |
| Archibald et Musselboro' .....                      | do .....                 | Cheval ou voit .....    | 17 1/2              | 1                              | do                               | 145 00   |
| Arden Station et station de chemin de fer .....     | Maxwell et Beggs .....   | En voiture .....        | 30                  | 12                             | do                               | 260 00   |
| Arden Station et station de chemin de fer .....     | M. E. Boughlon .....     | A pied .....            | 9                   | 8                              | do                               | 50 00    |
| Ardsattick et Assinippi .....                       | R. H. Marshall .....     | Cheval ou voit .....    | 21                  | T. 1. 15 jrs.                  | do                               | 110 00   |
| Argyle et Stonewall .....                           | A. Guthrie .....         | do .....                | 9                   | 3                              | do                               | 120 00   |
| Arnald et station de chemin de fer .....            | A. Haddow .....          | A pied ou en voit ..... | 21 1/2              | 6                              | do                               | 75 00    |
| Arrow et station de chemin de fer .....             | W. McDonald .....        | Facultatif .....        | 22                  | 7                              | do (dep. le 1er sept. 1886)      | 18 68    |
| Arrow River et Senlac .....                         | W. Elliot .....          | En voiture .....        | 15                  | 2                              | do                               | 260 00   |
| Assinippi et Shell River .....                      | W. Dunkin .....          | do .....                | 4                   | 12                             | do                               | 300 00   |
| Ash Creek et Morpago .....                          | E. Johnston .....        | do .....                | 4                   | 1                              | do                               | 8 67     |
| Assiniboine et Poplar Point .....                   | H. Armstrong .....       | Cheval ou voit .....    | 7                   | 2                              | do                               | 100 00   |
| Ataigny et Sainte-Agathe .....                      | F. Roy .....             | do .....                | 7                   | 2                              | do (et arrêrages)                | 166 25   |
| Austin et station de chemin de fer .....            | E. Broadfoot .....       | Facultatif .....        | 5                   | 12                             | do                               | 30 00    |
| Aweme et Two Rivers .....                           | W. A. Lindsay .....      | En voiture .....        | 5                   | 1                              | do (dep. le 30 sept. 1886)       | 32 50    |
| do .....  | C. Bellhouse .....       | do .....                | 5                   | 1                              | do                               | 30 00    |
| Beau Séjour et Brokenhead .....                     | J. A. Fortier .....      | do .....                | 7                   | 1                              | do (dep. le 1er fév. 1887)       | 13 33    |
| Beaver Creek et station de chemin de fer .....      | F. Chenier .....         | A pied .....            | 1                   | 12                             | do                               | 62 60    |
| Bacares et Indian Head .....                        | J. Morrison .....        | En voiture .....        | 30                  | 1                              | do                               | 345 00   |
| Baignone et station de chemin de fer .....          | A. R. Dickson .....      | Facultatif .....        | 1                   | 12                             | do                               | 60 00    |
| Balmorino et Binscarth .....                        | A. Fletcher .....        | Cheval ou voit .....    | 5 1/2               | 2                              | do                               | 125 00   |
| Balmorino et Pleasant House .....                   | R. Rutherford .....      | En voiture .....        | 18                  | 1                              | do                               | 200 00   |

|   |                         |                         |             |               |                              |           |
|---|-------------------------|-------------------------|-------------|---------------|------------------------------|-----------|
| Balmorino et Stonewall .....  | do                      | Facultatif .....        | 7           | 2             | do                           | 140 00    |
| Banff et station de chemin de fer .....                                 | F. Woodworth .....      | A pied ou en voit ..... | 1           | 4             | do (jusqu'au 30 juin 1886)   | 6 30      |
| do .....  | do                      | do .....                | 19          | 12            | do (depuis le 1er janv. '87) | 75 00     |
| Barnsley et Lintreathen .....   | J. Glenn .....          | En voiture .....        | 1           | 2             | do                           | 7 50      |
| Barnsley et station de chemin de fer .....                              | D. S. McNeill .....     | do .....                | 4           | 4             | do                           | 39 00     |
| Basswood et Fairmount .....   | R. McGill .....         | do .....                | 55          | 1             | do (depuis le 1er oct. 1886) | 460 00    |
| Batoche et Saskatoon .....  | F. Clarke .....         | do .....                | 198         | T. 1. 15 jrs. | do                           | 450 00    |
| Battleford et Swift Current .....                                       | Lesson et Scott .....   | do .....                | 218, et 190 | T. 1. 15 jrs. | do                           | 4,000 00  |
| Battleford et Fort Pitt, etc., aussi Calgary et Fort Saskatchewan ..... | do                      | do .....                | 198         | T. 1. 15 jrs. | do                           | 16,061 84 |
| Beau Séjour et Brokenhead .....   | E. A. Dugard .....      | A pied ou en voit ..... | 14          | 1             | do (depuis le 1er nov. 1886) | 54 17     |
| Beaver Creek et station de chemin de fer .....                          | W. J. Thompson .....    | Cheval ou voit .....    | 5 1/2       | 5             | do                           | 41 60     |
| Bellevue et Virden .....  | J. A. Schoenan .....    | Facultatif .....        | 35          | 1             | do (et arrêrages)            | 368 75    |
| Bentley et Wapella .....  | D. Miller .....         | En voiture .....        | 8           | 1             | do                           | 40 00     |
| Beulah et Elkhorst .....  | G. H. Roswell .....     | Cheval ou voit .....    | 25          | 2             | do                           | 468 00    |
| Binscarth et Silver Creek .....   | T. S. Rutherford .....  | do .....                | 8           | 2             | do (jusq. 31 oct. 1886)      | 58 33     |
| Binscarth et Snake Creek .....  | do .....                | do .....                | 12 1/2      | 1             | do                           | 65 10     |
| Bird's Hill et Oook's Creek .....                                       | I. S. McLeod .....      | do .....                | 17 1/2      | 2             | do                           | 260 00    |
| Bird's Hill et station de chemin de fer .....                           | G. Chudleigh .....      | do .....                | 37          | 6             | do                           | 125 20    |
| Birtle et Moosomin .....  | H. M. Bradshaw .....    | En voiture .....        | 2           | 2             | do                           | 570 00    |
| Birtle et station de chemin de fer Solsgrith .....                      | W. G. L. Porteous ..... | do .....                | 45          | 2             | do                           | 43 23     |
| Birtle et station de chemin de fer .....                                | do                      | Facultatif .....        | 2           | 6             | do (depuis le 1er oct. 1886) | 18 91     |
| do .....  | A. B. Wood .....        | do .....                | 2           | 6             | do                           | 55 86     |
| Birtle et Shellmouth .....  | W. Howey .....          | En voiture .....        | 8           | 2             | do                           | 312 00    |
| Birtle et Watlugh .....   | W. H. Mellow .....      | Cheval ou voit .....    | 13          | 1             | do                           | 100 00    |
| Blythfield et Headingley .....  | P. Robertson .....      | En voiture .....        | 24          | 2             | do                           | 135 00    |
| Boissevain et Desford .....   | G. F. Brown .....       | do .....                | 21          | 2             | do (dep. le 1er jan. 1887)   | 78 00     |
| Boissevain et Heaslip .....   | W. B. Gillam .....      | do .....                | 21          | 2             | do                           | 78 00     |
| Boissevain et Laugvale .....  | A. McKnight .....       | A pied ou en voit ..... | 12          | 6             | do                           | 23 50     |
| Boissevain et station de chemin de fer .....                            | W. A. Turrif .....      | En voiture .....        | 117         | 1             | do                           | 59 19     |
| Boissevain et Wapasin .....   | W. A. Turrif .....      | do .....                | 117         | 1             | do                           | 890 00    |
| Boscovis et Moosomin .....  | G. Levins .....         | do .....                | 66          | 1             | do                           | 145 00    |
| Breadwardine et Logoch .....  | S. A. Heaslip .....     | do .....                | 27          | 2             | do                           | 624 75    |
| Brandon et Deloraine .....  | H. M. Sage .....        | do .....                | 17          | 1             | do                           | 130 00    |
| Brandon et Minnewawa .....  | W. J. Sargent .....     | Facultatif .....        | 20          | 12            | do                           | 364 00    |
| Brandon et Mendonville .....  | H. M. Sage .....        | Cheval ou voit .....    | 24          | 2             | do                           | 322 50    |
| Brandon et station de chemin de fer .....                               | D. McNaught .....       | En voiture .....        | 24          | 2             | do                           | 156 00    |
| Brandon et Rapid City .....   | W. A. Dolmage .....     | do .....                | 24          | 2             | do                           | 539 17    |
| Brandon et Souris .....   | R. B. Kirchhoffen ..... | do .....                | 33 1/2      | 2             | do                           | 334 46    |
| do .....  | W. Vary .....           | Facultatif .....        | 6           | 3             | do                           | 117 00    |
| Brandon et Two Rivers .....   | W. Telford .....        | do .....                | 6           | 3             | do                           | 4 16      |
| do .....  | R. Campbell .....       | do .....                | 104         | 1             | do (dep. le 1er mars 1887)   | 39 00     |
| Briggs Creek et station de chemin de fer .....                          | J. I. Painter .....     | En voiture .....        | 12          | 6             | do (jusqu'au 30 sept. 1886)  | 50 00     |
| Brierwood et Roden .....  | J. I. Painter .....     | Facultatif .....        | 12          | 6             | do                           | 705 00    |
| Broadview et station de chemin de fer .....                             | A. E. Boske .....       | do .....                | 1           | 1             | do (jusqu'au 31 déc. 1886)   | 100 00    |
| do .....  | F. Oliver .....         | Facultatif .....        | 2           | 2             | do (jusq' au 30 sept. 1886)  | 100 00    |

ÉTAT N° 2, E.—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en le Manitoba, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                        | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                         | Montant. |
|---|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|----------------------------------|----------|
| Burnside et station de chemin de fer.   | W. A. McIntosh.        | Facultatif.        | 5½                  | 2                              | 6 mois (depuis le 1er oct. 1886) | \$ 90 00 |
| do                                      | do                     | En voiture.        | 22                  | 9                              | do (jusqu'au 31 déc. 1886)       | 235 00   |
| do                                      | do                     | do                 | 22                  | 1                              | do depuis le do                  | 43 75    |
| Cadurois et Minnedosa.                  | do                     | do                 | 6                   | 2                              | do                               | 185 00   |
| Caft Mountain et Darlingford.           | F. Bouton.             | Facultatif.        | 4                   | 12                             | do                               | 195 00   |
| Calgary et Fort McLeod.                 | J. Stewart.            | En voiture.        | 102                 | 1                              | (jusq. 30 juin 1886)             | 629 00   |
| Calgary et High River.                  | do                     | do                 | 40                  | 1                              | do depuis le do                  | 755 27   |
| Calgary et station de chemin de fer.    | G. C. King.            | Facultatif.        | 2                   | 5                              | (31 août '86) et arré.           | 107 49   |
| do                                      | Douglas et Shirrett    | do                 | 2                   | 12                             | do                               | 105 00   |
| do                                      | W. Cooper              | En voiture.        | 8                   | 2                              | do (dep. le 1er jan. 1887).      | 41 60    |
| Gamelle et Traherne.                    | C. P. Construction     | Facultatif.        | 100                 | 1                              | do (jusqu'au 30 avril 1886)      | 100 00   |
| do                                      | do                     | A pied.            | 12                  | 13                             | do                               | 60 00    |
| do                                      | S. A. Oumpston         | do                 | 8                   | 6                              | do (jusqu'au 30 juin 1886)       | 39 00    |
| Danmore et station de chemin de fer.    | H. A. Penley           | A pied ou en voit. | 16½                 | 12                             | do                               | 31 28    |
| do                                      | J. W. Newson           | En voiture.        | 17                  | 2                              | do                               | 250 00   |
| Orberry et station de chemin de fer.    | S. C. Dismore.         | Facultatif.        | 13                  | 1                              | do                               | 240 00   |
| Orberry et Wellwood.                    | T. Hislop.             | Cheval ou voit.    | 13                  | 1                              | do                               | 150 00   |
| Orberry et Oak River.                   | W. D. Kistley          | do                 | 8                   | 1                              | do (depuis le 1er oct. '86)      | 60 00    |
| Carlyle et Clare.                       | E. Curry               | do                 | 8                   | 1                              | do (jusqu'au 31 déc. 1886)       | 20 00    |
| Carlyle et Pennington.                  | J. Sutton              | do                 | 8                   | 2                              | do (depuis le 1er jan. 1887)     | 26 00    |
| Carman et Pomeroy.                      | D. Elliott             | En voiture.        | 40                  | 1                              | do                               | 104 00   |
| do                                      | do                     | do                 | 40                  | 6                              | do                               | 30 00    |
| Carman et Salkerville.                  | J. G. McDonald         | do                 | 2                   | 3                              | do (jusqu'au 30 sept. 1886)      | 16 00    |
| Carman et Sourisford.                   | J. P. Taylor           | A pied.            | 2                   | 3                              | do depuis le do                  | 16 00    |
| Caron et station de chemin de fer.      | G. C. Batiscombe.      | do                 | 2                   | 3                              | do                               | 170 00   |
| Carson et station de chemin de fer.     | E. Cars.               | Facultatif.        | 2                   | 1                              | do                               | 91 00    |
| do                                      | G. C. Batiscombe.      | do                 | 2                   | 1                              | do                               | 24 44    |
| Carssdale et Régina.                    | G. Widmeyer.           | do                 | 16                  | 5                              | do (jusqu'au 31 oct. 1886)       | 117 00   |
| Cartwright et Clearwater.               | T. S. Menary           | A pied ou en voit. | 14                  | 1                              | do 20 jrs (d. le 12 oct. '86)    | 109 20   |
| Cartwright et station de chemin de fer. | J. Dugan, jun          | Cheval ou voit.    | 6                   | 1                              | do                               | 62 60    |
| Castleberry et Shelburne.               | P. Black               | do                 | 6                   | 2                              | do                               | 69 32    |
| Chater et Elton.                        | P. Dickson.            | Facultatif.        | 8                   | 1                              | do                               | 68 32    |
| Chater et station de chemin de fer.     | A. M. Muckle.          | Cheval ou voit.    | 8                   | 1                              | do (jusqu'au 31 jan. 1887)       | 26 67    |
| do                                      | do                     | do                 | 8                   | 2                              | do depuis le do                  | 26 67    |

|   |                      |                    |     |    |                                   |        |
|---|----------------------|--------------------|-----|----|-----------------------------------|--------|
| Clarkleign et Minnewakan                        | J. Clark.            | En voiture.        | 10  | 1  | do (depuis le 1er jan. 1887)      | 21 25  |
| Clarkleign et Reaburn                           | J. Clark, jeune      | do                 | 39  | 2  | do (jusqu'au 28 fév. 1886)        | 293 33 |
| do  | do                   | do                 | 40  | 11 | do depuis le do                   | 27 35  |
| Clearwater et station de chemin de fer.         | R. Rogers            | A pied ou en voit. | 42  | 6  | do 20 jrs (dep. le 12 oct. '86)   | 36 98  |
| Clearwater et Wakopa.                           | G. Widmeyer          | En voiture.        | 45  | 1  | do (jusqu'au 30 juin 1886)        | 112 50 |
| do  | do                   | do                 | 45  | 1  | do (jusqu'au 31 oct. 1886)        | 160 66 |
| Craiglea et Roseberry.                          | J. Hanover.          | do                 | 12  | 1  | do                                | 96 20  |
| Creve et Fort Ellice.                           | J. Ellis.            | do                 | 6   | 2  | do                                | 120 00 |
| Crysal City et station de chemin de fer.        | R. Rollins.          | A pied ou en voit. | 8   | 6  | do 20 jrs (dep. le 13 déc. '86)   | 28 80  |
| Cypress River et station de chemin de fer.      | A. O'reighton.       | do                 | 8   | 4  | do (dep. le 1er jan. 1887)        | 6 50   |
| Cypress River et Saint-Alphouse.                | do                   | En voiture.        | 8   | 2  | do                                | 43 50  |
| Dalton et poteaux pour pendre les sacs de malle | J. Parke.            | A pied.            | 12  | 12 | do                                | 30 00  |
| Darlingford et station de chemin de fer.        | E. Brown             | Facultatif.        | 12  | 6  | do                                | 135 00 |
| De Clare et Welwyn.                             | J. Scott             | En voiture.        | 7   | 1  | do                                | 74 00  |
| Deloraine et station de chemin de fer.          | E. D. Martin.        | A pied ou en voit. | 28  | 6  | do (dep. le 1er jan. 1887)        | 12 50  |
| Deloraine et Sourisford.                        | M. McFavish.         | En voiture.        | 31  | 2  | do                                | 130 00 |
| Deloraine et Waskada.                           | H. Huycke            | do                 | 31  | 7  | do (jusqu'au 31 déc. 1886)        | 266 34 |
| Dominion City et station de chemin de fer.      | R. Taylor            | A pied ou en voit. | 3   | 12 | do                                | 80 00  |
| Donore et station de chemin de fer.             | J. McCurdy           | do                 | 3   | 2  | do (jusqu'au 30 juin 1886)        | 12 00  |
| do  | do                   | do                 | 3   | 2  | do depuis le do                   | 55 25  |
| Douglas Station et station de chemin de fer.    | T. E. Greenwood.     | Facultatif.        | 4   | 9  | do                                | 39 00  |
| Drumconnor et station de chemin de fer.         | E. Brown             | A pied.            | 10  | 4  | do                                | 52 25  |
| Dunbow et Okotoks.                              | R. A. Begg.          | Cheval ou voit.    | 10  | 1  | do                                | 104 00 |
| Dunmore Junction et station de chemin de fer.   | W. B. Higginson.     | A pied.            | 10  | 12 | do 14 jrs (jusq. 14 jan. '87)     | 47 83  |
| do  | do                   | do                 | 10  | 24 | do 17 jrs. dep. le do             | 22 80  |
| East Salkirk et station de chemin de fer.       | A. Purdy             | Cheval ou voit.    | 2   | 6  | do                                | 100 00 |
| East Salkirk et Salkirk.                        | R. Comber.           | Facultatif.        | 2   | 3  | do (dep. le 1er oct. 1886.)       | 37 50  |
| Edgeley Farm et Qu Appelle Station.             | W. C. Cameron.       | Cheval ou voit.    | 6½  | 2  | do                                | 200 00 |
| Edmonton et Saint-Albert.                       | F. Elders et Osborne | En voiture.        | 9   | 12 | do                                | 125 00 |
| Elkhorn et Kola.                                | C. W. Wainwright     | Facultatif.        | 12  | 1  | do                                | 100 00 |
| Elkhorn et station de chemin de fer.            | J. McLeod.           | A pied ou en voit. | 19  | 12 | do                                | 78 00  |
| Emerson et Gauthier.                            | J. H. Van Whort.     | Cheval ou voit.    | 18  | 1  | do                                | 335 00 |
| Emerson et Green Ridge.                         | do                   | do                 | 18  | 12 | do                                | 182 00 |
| Emerson et station de chemin de fer.            | do                   | do                 | 18  | 24 | do (jusq. 30 sept. 1886)          | 295 00 |
| Emerson et station de chemin de fer.            | C. Whitman           | do                 | 21  | 6  | do depuis le do                   | 131 04 |
| Emerson et West Lynne.                          | A. J. Bell.          | En voiture.        | 25  | 1  | do (jusq. 30 avril 1886)          | 187 80 |
| Erinview et Stonewall.                          | do                   | do                 | 25  | 1  | do depuis le do                   | 152 75 |
| do  | J. Vaas.             | do                 | 26  | 1  | do 17 jrs (jusq. 31 août '88)     | 12 00  |
| Esterhaz et Whitehead Station.                  | S. Carson            | do                 | 26½ | 1  | do 4 mois (jusqu'au 31 déc. 1886) | 83 00  |
| Fairmeade et Wapella.                           | A. E. Salmon         | do                 | 16  | 1  | do                                | 182 00 |
| Fairmont et Minnedosa.                          | E. E. McGill         | Cheval ou voit.    | 12  | 1  | do (jusqu'au 30 sept. 1886)       | 91 00  |
| Fleming et station de chemin de fer.            | M. Morrison          | A pied.            | 12  | 6  | do                                | 60 00  |
| Forest Farm et Whitehead Station.               | S. Carson, jeune.    | En voiture.        | 12  | 1  | do (jusq 31 août 1886)            | 49 68  |
| Fort Alexander et Peguis.                       | W. J. McLean         | Facultatif.        | 50  | 6  | do (jusqu'au 30 sept. 1886)       | 91 00  |
| do  | M. Fontaine          | do                 | 50  | 6  | do depuis le do                   | 91 00  |

ETAT N° 2, E—Suite.

DETAILS des paiements faits pour le transport des malles en le Manitoba, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                                   | Nom de l'entrepreneur.   | Mode de transport.     | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                                      | Montant.  |
|--|--------------------------|------------------------|---------------------|--------------------------------|---|-----------|
| Fort François et Portage du Rat.....               | O. Lewis.....            | Facultatif.....        | 160                 | T. les 15, 12                  | mois.....                                     | \$ 980 00 |
| Fort McLeod et Fort Conna, E-U.....                | J. G. Baker et Cie.....  | En voiture.....        | 170                 | T. les 15, 12                  | do.....                                       | 1 650 00  |
| Fort McLeod et Lethbridge.....                     | Stewart Rancho & Co..... | do.....                | 30                  | 3                              | (jusq. 30 juin 1886).....                     | 312 00    |
| do.....  | do.....                  | do.....                | 30                  | 3                              | depuis le 1 <sup>er</sup> jan. 1887.....      | 562 50    |
| Fort McLeod et New Oxley.....                      | do.....                  | do.....                | 28                  | 1                              | do.....                                       | 514 68    |
| Fort McLeod et Pincher Creek.....                  | G. O. Ives.....          | do.....                | 32                  | 1                              | (depuis le 1 <sup>er</sup> juillet 1886)..... | 570 00    |
| Groux et Winnipeg.....                             | R. Ramsay.....           | do.....                | 50                  | 1                              | do.....                                       | 450 00    |
| do.....  | do.....                  | do.....                | 50                  | 1                              | (jusqu'au 31 jan. 1887).....                  | 150 00    |
| Gladstone et Golden Stream.....                    | D. McConnell.....        | do.....                | 8                   | 1                              | do.....                                       | 78 00     |
| Gladstone et station de chemin de fer.....         | J. McGregor.....         | do.....                | 15                  | 2                              | do.....                                       | 225 00    |
| Gladstone et station de chemin de fer.....         | J. Logie.....            | Cheval ou voit.....    | 20                  | 12                             | do.....                                       | 180 00    |
| Glenboro' et Hichmond.....                         | L. A. Dunning.....       | En voiture.....        | 8                   | 12                             | do.....                                       | 60 00     |
| Glenboro' et Grond.....                            | V. J. Beaurivé.....      | A pied.....            | 9 1/2               | 2                              | do.....                                       | 25 00     |
| Glenboro' et station de chemin de fer.....         | S. Christopherson.....   | En voiture.....        | 4                   | 3                              | (depuis le 1 <sup>er</sup> jan. 1887).....    | 7 50      |
| Glenboro' et station de chemin de fer.....         | J. Duncan.....           | A pied ou en voit..... | 4                   | 4                              | do.....                                       | 26 00     |
| Glenboro' et Sitakaw.....                          | E. W. Lipsitt.....       | En voiture.....        | 7                   | 2                              | do.....                                       | 26 00     |
| Glenboro' et Stockton.....                         | W. J. Lisler.....        | do.....                | 30                  | 2                              | do.....                                       | 416 00    |
| Glendale et Sewell.....                            | J. M. Fraser.....        | do.....                | 28                  | 1                              | do.....                                       | 173 99    |
| Glendinning et Pilot Mound.....                    | do.....                  | do.....                | 29 1/2 et 22        | 1                              | do.....                                       | 113 81    |
| Gonor et station de chemin de fer.....             | J. A. Gunn.....          | A pied.....            | 57                  | 2                              | do.....                                       | 100 00    |
| Grange et Portage la Prairie.....                  | A. Creighton.....        | En voiture.....        | 6                   | 1                              | (depuis le 1 <sup>er</sup> jan. 1887).....    | 780 00    |
| Grange et St. Alphonse.....                        | J. A. DeCosse.....       | A pied ou en voit..... | 11 1/2              | 1                              | (jusqu'au 31 déc. 1886).....                  | 41 25     |
| Green Ridge et Starburn.....                       | L. G. Ramsay.....        | En voiture.....        | 17 1/2              | 1                              | do.....                                       | 125 00    |
| Green Ridge et station de chemin de fer.....       | B. Routh.....            | do.....                | 12                  | 12                             | do.....                                       | 78 00     |
| Greenfall et station de chemin de fer.....         | J. P. Hoffman.....       | A pied ou en voit..... | 17                  | 2                              | do.....                                       | 146 70    |
| Gretna et station de chemin de fer.....            | J. Wieler.....           | En voiture.....        | 17 1/2              | 2                              | do.....                                       | 211 00    |
| Gretna et Reinfeld.....                            | A. J. Leitch.....        | do.....                | 12                  | 12                             | do.....                                       | 80 00     |
| Graveland Station et station de chemin de fer..... | J. A. Bangs.....         | do.....                | 42 1/2              | 1                              | do.....                                       | 580 00    |
| Graveland Station et Viola Dale.....               | S. Christopherson.....   | Cheval ou voit.....    | 11                  | 1                              | (jusqu'au 31 déc. 1886).....                  | 75 00     |
| Grond et Stockton.....                             | O. Stewart.....          | Facultatif.....        | 6 1/2               | 1                              | do.....                                       | 52 00     |
| Harian et Meadow Lea.....                          | H. H. Hayward.....       | En voiture.....        | 12                  | 1                              | do.....                                       | 130 00    |
| Hayward et Qu'Appelle.....                         | J. A. Drummond.....      | do.....                | 3                   | 12                             | do.....                                       | 60 00     |
| High Bluff et station de chemin de fer.....        | do.....                  | do.....                | 12                  | 12                             | do.....                                       | 60 00     |

|        |        |    |    |    |                                       |        |
|--------|--------|----|----|----|---------------------------------------|--------|
| 28 20  | 375 00 | do | do | do | 20 jrs. (jusq. 12 oct. '87)           | 28 20  |
| 43 13  | 6 25   | do | do | do | 4 jrs (jusq. 19 mars '87)             | 43 13  |
| 10 00  | 18 75  | do | do | do | (depuis le 1 <sup>er</sup> jan. 1887) | 10 00  |
| 65 00  | 13 00  | do | do | do | (depuis le 1 <sup>er</sup> nov. 1886) | 65 00  |
| 5 00   | 156 00 | do | do | do | (jusqu'au 31 oct. 1886)               | 5 00   |
| 375 00 | do     | do | do | do | do                                    | 375 00 |
| 6 25   | do     | do | do | do | (jusqu'au 30 juin 1886)               | 6 25   |
| 18 75  | do     | do | do | do | depuis le do                          | 18 75  |
| 13 00  | do     | do | do | do | (depuis le 1 <sup>er</sup> jan. '87)  | 13 00  |
| 156 00 | do     | do | do | do | do                                    | 156 00 |
| 132 00 | do     | do | do | do | do                                    | 132 00 |
| 175 00 | do     | do | do | do | do                                    | 175 00 |
| 312 50 | do     | do | do | do | (jusqu'au 31 déc. 1886)               | 312 50 |
| 562 50 | do     | do | do | do | do                                    | 562 50 |
| 60 00  | do     | do | do | do | do                                    | 60 00  |
| 34 41  | do     | do | do | do | 20 jrs (d. le 12 oct. '86)            | 34 41  |
| 51 00  | do     | do | do | do | (depuis le 1 <sup>er</sup> jan. 1887) | 51 00  |
| 460 00 | do     | do | do | do | (jusqu'au 31 déc. 1886)               | 460 00 |
| 252 00 | do     | do | do | do | do                                    | 252 00 |
| 60 00  | do     | do | do | do | (jusqu'au 31 jan. 1887)               | 60 00  |
| 41 33  | do     | do | do | do | depuis le do                          | 41 33  |
| 37 92  | do     | do | do | do | (depuis le 1 <sup>er</sup> sept. '86) | 37 92  |
| 8 67   | do     | do | do | do | (depuis le 1 <sup>er</sup> fév. '87)  | 8 67   |
| 104 00 | do     | do | do | do | do                                    | 104 00 |
| 31 85  | do     | do | do | do | depuis le 1 <sup>er</sup> jan. 1887   | 31 85  |
| 231 08 | do     | do | do | do | 15 jrs (jus. 14 jan. '87)             | 231 08 |
| 51 85  | do     | do | do | do | et arrérages.....                     | 51 85  |
| 44 20  | do     | do | do | do | do                                    | 44 20  |
| 208 00 | do     | do | do | do | 17 jrs. (dep. 14 jan. '87)            | 208 00 |
| 160 00 | do     | do | do | do | (depuis le 1 <sup>er</sup> oct. 1886) | 160 00 |
| 31 20  | do     | do | do | do | do                                    | 31 20  |
| 72 80  | do     | do | do | do | do                                    | 72 80  |
| 150 00 | do     | do | do | do | do                                    | 150 00 |
| 156 00 | do     | do | do | do | do                                    | 156 00 |
| 104 00 | do     | do | do | do | do                                    | 104 00 |
| 130 00 | do     | do | do | do | (jusqu'au 31 juil. 1886)              | 130 00 |
| 284 66 | do     | do | do | do | depuis le do                          | 284 66 |
| 66 66  | do     | do | do | do | do                                    | 66 66  |
| 88 33  | do     | do | do | do | (jusqu'au 31 oct. 1886)               | 88 33  |
| 186 00 | do     | do | do | do | depuis le do                          | 186 00 |
| 124 80 | do     | do | do | do | do                                    | 124 80 |
| 31 20  | do     | do | do | do | (jusqu'au 30 juin 1886)               | 31 20  |
| 139 20 | do     | do | do | do | depuis le do                          | 139 20 |

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en le Manitoba, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                       | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                       | Montant. |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|--------------------------------|----------|
| Melbourne et station de chemin de fer. | W. G. Alcock           | Facultatif         | 1 1/2               | 12                             | 7 mois (jusqu'au 31 oct. 1886) | 18 67    |
| do                                     | do                     | do                 | do                  | 4                              | depuis le do                   | 5 00     |
| Melgund et Souris                      | W. A. Dolmage          | En voiture         | 20                  | 2                              | (dep. le 1er jan. 1887)        | 100 00   |
| Melina et Menota                       | E. P. Snider           | Facultatif         | 4 1/2               | 1                              | (jusq. 28 février 1887)        | 83 82    |
| Miami et Nelson                        | J. Blair               | En voiture         | 10                  | 2                              | (dep. le 1er jan. 1887)        | 39 00    |
| Millford et Ninette                    | J. Brown               | Facultatif         | 13                  | 1                              | (jusqu'au 30 sept. 1886)       | 52 00    |
| do                                     | F. Alford              | do                 | 19                  | 1                              | depuis le do                   | 52 00    |
| do                                     | J. Dowd                | do                 | 10                  | 1                              | (jusqu'au 31 déc. 1886)        | 108 75   |
| Millford et Sitokaw                    | A. F. Andrews          | A pied             | 3                   | 2                              | do                             | 56 25    |
| Millard et Stockton                    | J. McDougall           | En voiture         | 15                  | 3                              | (jusqu'au 31 oct. 1886)        | 100 00   |
| Millward et Murchison                  | J. Murchison           | En voiture         | 15                  | 1                              | do                             | 85 75    |
| Minnedosa et station de chemin de fer  | T. Boyd                | A pied ou en voit  | 20                  | 8                              | (dep. le 1er nov. 1886)        | 104 00   |
| Minnedosa et Scandinavia               | J. Hemmingan           | En voiture         | 11                  | 1                              | (jusqu'au 31 déc. 1886)        | 62 60    |
| Minnewawa et Souris City               | J. Young               | do                 | 9                   | 2                              | (jusqu'au 30 juin 1886)        | 93 75    |
| do                                     | E. A. Banbury          | do                 | 9                   | 2                              | depuis le do                   | 50 00    |
| do                                     | D. McNaught            | do                 | 8                   | 1                              | do                             | 93 00    |
| do                                     | T. E. Donohoe          | Facultatif         | 20                  | 1                              | (jusqu'au 31 août 1886)        | 130 00   |
| do                                     | J. A. Whitmore         | do                 | do                  | 12                             | do                             | 182 00   |
| do                                     | do                     | do                 | do                  | 12                             | (jusqu'au 31 août 1886)        | 121 00   |
| do                                     | J. David               | Cheval ou voit.    | 4 1/2               | 12                             | (jusqu'au 31 août 1886)        | 116 66   |
| do                                     | J. Davitt              | do                 | do                  | 12                             | (depuis le 1er jan. '87)       | 156 00   |
| do                                     | J. W. Driver           | A pied ou en voit  | 10 1/2              | 1                              | do                             | 62 25    |
| do                                     | J. Rinn                | En voiture         | 10                  | 6                              | (jusqu'au 30 juin 1886)        | 62 60    |
| do                                     | J. Stodders            | do                 | 10                  | 2                              | depuis le do                   | 71 50    |
| do                                     | J. W. Kastner          | do                 | do                  | 9                              | do                             | 132 60   |
| do                                     | W. A. Russell          | do                 | 6                   | 12                             | (jusqu'au 31 oct. 1886)        | 64 16    |
| do                                     | F. Bernier             | do                 | do                  | 12                             | (jusqu'au 31 déc. 1886)        | 10 00    |
| do                                     | A. Gates               | do                 | 19 1/2              | 2                              | depuis le do                   | 10 00    |
| do                                     | E. Elliot              | Facultatif         | 23                  | 2                              | (jusqu'au 28 fév. 1887)        | 65 55    |
| do                                     | J. McIlroy             | do                 | 12                  | 3                              | depuis le do                   | 39 33    |
| do                                     | P. Winter              | do                 | 12                  | 1                              | do                             | 312 00   |
| do                                     | do                     | do                 | do                  | 1                              | do                             | 189 00   |
| Morris et station de chemin de fer.    | do                     | do                 | do                  | 12                             | do                             | 121 00   |
| do                                     | do                     | do                 | do                  | 12                             | do                             | 116 66   |
| do                                     | do                     | do                 | do                  | 12                             | do                             | 156 00   |
| do                                     | do                     | do                 | do                  | 12                             | do                             | 62 25    |
| do                                     | do                     | do                 | do                  | 6                              | do                             | 62 60    |
| do                                     | do                     | do                 | do                  | 2                              | do                             | 71 50    |
| do                                     | do                     | do                 | do                  | 9                              | do                             | 132 60   |
| do                                     | do                     | do                 | do                  | 12                             | do                             | 64 16    |
| do                                     | do                     | do                 | do                  | 12                             | do                             | 10 00    |
| do                                     | do                     | do                 | do                  | 12                             | do                             | 10 00    |
| do                                     | do                     | do                 | do                  | 3                              | do                             | 195 00   |
| Morris et Saint-Jean-Baptiste.         | do                     | do                 | do                  | 12                             | do                             | 65 55    |
| Napinka et Sourisford.                 | do                     | do                 | do                  | 2                              | do                             | 39 33    |
| do                                     | do                     | do                 | do                  | 2                              | do                             | 312 00   |
| Neepawa et Oberon                      | do                     | do                 | do                  | 1                              | do                             | 189 00   |
| Neepawa et Orange Ridge.               | do                     | do                 | do                  | 1                              | do                             | 189 00   |

|  |                   |                   |        |    |                             |          |
|--|-------------------|-------------------|--------|----|-----------------------------|----------|
| Zeebawa et station de chemin de fer.                   | do                | do                | do     | 8  | do                          | 104 00   |
| do   | do                | do                | do     | 12 | do                          | 156 00   |
| Neepawa et Salsbury                                    | R. Semple         | En voiture        | 7      | 2  | do                          | 91 00    |
| Nelson et Opawaka                                      | J. Rinn           | Facultatif        | 9      | 1  | do                          | 468 00   |
| Nelson et station de chemin de fer.                    | G. Leary          | En voiture        | 33 1/2 | 2  | do                          | 429 00   |
| Nelson et Saltville                                    | J. L. Cook        | do                | do     | 2  | do                          | 67 00    |
| Newdale et station de chemin de fer.                   | C. A. Rea         | A pied ou en voit | 7      | 8  | (jusqu'au 31 déc 1886)      | 52 00    |
| Newdale et Raven's Glen                                | W. A. Munro       | En voiture        | 9      | 1  | do                          | 50 89    |
| Nimitaw et Wapaha.                                     | E. Penner         | do                | do     | 6  | 12 jrs (jusq. 12 oct. '86)  | 25 00    |
| Nirville et station de chemin de fer.                  | H. Macaulay       | Facultatif        | 100    | 12 | do                          | 119 25   |
| Norman et station de chemin de fer.                    | do                | A pied            | 7      | 6  | (dep. le 1er oct. 1886)     | 25 00    |
| Oakburn et Shoal Lake                                  | J. A. Hamilton    | En voiture.       | 9      | 12 | do                          | 156 00   |
| Oak Lake et station de chemin de fer                   | G. D. Mill r      | A pied ou en voit | 17     | 12 | do                          | 78 00    |
| Oakland et Portage la Prairie                          | T. Heddlesstone   | Cheval ou voit.   | 8      | 1  | do                          | 135 00   |
| Oak River et Taronka                                   | J. Reid           | do                | 24     | 1  | do                          | 104 00   |
| Ortwood et Raven Lake                                  | J. Brownridge     | do                | 7      | 2  | do                          | 104 60   |
| Ossawa et Poplar Point.                                | W. Wagner         | do                | 7      | 2  | (jusqu'au 30 juin 1886)     | 39 00    |
| do   | F. Wagner         | do                | 7      | 2  | depuis le do                | 119 25   |
| do   | J. L. Ewing       | do                | 8      | 12 | do                          | 25 00    |
| Otterburne et station de chemin de fer                 | do                | do                | do     | 12 | do                          | 156 00   |
| Parkin et Wapella                                      | R. Reid           | En voiture.       | 12     | 1  | do                          | 78 00    |
| Parklands et Qu'Appelle                                | T. Murray         | Facultatif        | 11     | 1  | do                          | 75 00    |
| Parqua et station de chemin de fer.                    | J. Brookfield     | A pied.           | 6      | 6  | (jusqu'au 30 sept. 1886)    | 36 00    |
| do   | H. U. Rorison     | do                | 6      | 6  | depuis le do                | 36 00    |
| do   | J. McNabb         | Cheval ou voit.   | 6 1/2  | 2  | do                          | 150 00   |
| Peguis et Selkirk                                      | W. F. Scarth      | En voiture.       | 15     | 12 | do                          | 166 64   |
| Penarth et Virken                                      | T. Ball           | A pied            | do     | 12 | do                          | 13 00    |
| Pense et station de chemin de fer                      | A. Blair          | do                | 20     | 12 | (jusqu'au 31 mai 1886)      | 65 00    |
| do   | J. M. Peregrine   | Facultatif        | 20     | 1  | do                          | 308 88   |
| Pleasant Forks et Wolf Creek                           | E. Bourke         | En voiture.       | 28     | 2  | do                          | 545 00   |
| Pilot Mound et Winnipeg                                | J. M. Fraser      | Cheval ou voit    | 28     | 6  | 20 j. (dep. le 12 oct. '86) | 24 44    |
| Pilot Mound et station de chemin de fer                | do                | En voiture.       | 29     | 2  | 19 j. (dep. le 13 oct '86)  | 76 08    |
| Pilot Mound et Roseberry                               | H. Armstrong      | A pied ou en voit | do     | 6  | (jusqu'au 31 jan. 1887)     | 41 66    |
| Poplar Point et station de chemin de fer               | do                | do                | do     | 12 | depuis le do                | 14 00    |
| do   | S. Rayner         | Facultatif        | 1      | 13 | (jusqu'au 31 déc. 1886)     | 258 75   |
| Portage la Prairie et station de chemin de fer O. P.   | W. W. Miller      | do                | 1      | 12 | depuis le do                | 56 25    |
| do   | do                | do                | do     | 12 | do                          | 225 00   |
| Portage la Prairie et station de ch. de fer M. et N.-O | do                | do                | do     | 12 | do                          | 56 25    |
| do   | R. Pritchard      | Cheval ou voit.   | 15     | 1  | do                          | 148 00   |
| Prince Albert et Pruckahn                              | do                | do                | 253    | 1  | do                          | 7,900 00 |
| Prince Albert et Qu'Appelle Station.                   | Leeson et Scott   | En voiture.       | do     | 1  | do                          | do       |
| Qu'Appelle et Qu'Appelle Station                       | L. W. Mulholland. | Facultatif        | 18     | 6  | (jusqu'au 30 sept. 1886)    | 546 00   |
| do   | A. G. Hamilton    | do                | 18     | 6  | depuis le do                | 235 00   |
| Qu'Appelle Station et station de chemin de fer.        | J. Grievie.       | do                | do     | 12 | do                          | 140 85   |
| do   | A. G. Hamilton    | do                | do     | 12 | depuis le do                | 72 50    |
| Rat Portage et station de chemin de fer                | W. Oliver         | do                | do     | 24 | do                          | 250 00   |
| Raven Lake et Shoal Lake.                              | T. Parkinson      | En voiture        | 4 1/2  | 12 | do                          | 156 00   |
| Reaburn et station de chemin de fer                    | W. J. Paterson    | Facultatif        | do     | 12 | do                          | 156 25   |

ÉTAT No 2, E—Suite.  
DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en le Manitoba, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                                | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                         | Montant. |
|---|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|----------------------------------|----------|
|   |                        |                    |                     |                                |                                  | \$ cts.  |
| Reaburn et Woodlands                            | J. Porteous            | En voiture         | 13                  | 2                              | 12 mois                          | 98 48    |
| Redpath et Sumner                               | W. A. Simpson          | Cheval ou voit     | 11                  | 1                              | do (jusqu'au 31 déc. 1886)       | 75 00    |
| Régina et station de chemin de fer              | F. C. Irvine           | Facultatif         | 4                   | 12                             | do                               | 312 00   |
| Reinland et Schauenfeldt                        | P. Doewen              | En voiture         | 9                   | 1                              | do                               | 70 00    |
| Richland et Winnipeg                            | J. Hourie              | do                 | 37                  | 2                              | do                               | 590 00   |
| Rose Plain et Tegarva                           | P. B. Kelly            | do                 | 5                   | 1                              | do (jusqu'au 31 juill. 1886)     | 17 33    |
| Rosier et station de chemin de fer              | P. J. Sherlock         | Cheval ou voit     | 4                   | 12                             | do                               | 50 00    |
| Routhwaite et Strathena                         | G. Stewart             | Facultatif         | 4                   | 2                              | do                               | 100 00   |
| Sainte-Agathe et Winnipeg                       | N. Olivier             | Cheval ou voit     | 25½                 | 2                              | do                               | 450 00   |
| Saint-Boniface et Winnipeg                      | J. Petrim              | En voiture         | 1                   | 12                             | do                               | 350 00   |
| Seaburn et Toddburn                             | U. E. Miller           | do                 | 9                   | 1                              | do (jusqu'au 31 août 1886)       | 27 08    |
| Selkirk et Winnipeg                             | J. McNabb              | do                 | 22½                 | 3                              | do                               | 720 00   |
| Sewell et station de chemin de fer              | G. B. Listet           | Facultatif         | 22                  | 12                             | do                               | 80 00    |
| Shadaland et Thornhill                          | R. Sweet               | Cheval ou voit     | 7                   | 2                              | do                               | 182 00   |
| Shoal Lake et station de chemin de fer          | M. W. Thompson         | A pied ou en voit  | 7                   | 8                              | do                               | 65 00    |
| Sidney et station de chemin de fer              | T. Babb                | Facultatif         | 31                  | 2                              | do (jusqu'au 31 oct. 1886)       | 61 11    |
| Silver Spring et station de chemin de fer       | R. Armstrong           | En voiture         | 3                   | 2                              | do (20 j. (dep. le 12 oct. 1886) | 10 00    |
| Silverton et station de chemin de fer           | L. Lepage              | A pied             | 20                  | 12                             | do (jusqu'au 31 mai 1886)        | 158 00   |
| Souris et West Hall                             | C. V. Lottle           | Facultatif         | 8                   | 1                              | do                               | 47 10    |
| Stonewall et station de chemin de fer           | J. Graham              | do                 | 1                   | 12                             | do                               | 75 00    |
| Stony Mountain et station de chemin de fer      | A. Perry               | En voiture         | 6                   | 12                             | do                               | 100 00   |
| Strathclair et station de chemin de fer         | P. Butchart            | do                 | 1                   | 2                              | do                               | 156 00   |
| Strathclair Station et station de chemin de fer | H. M. Clark            | A pied ou en voit  | 8                   | 4                              | do (depuis le 1er déc. 1886)     | 13 33    |
| Summerberry et station de chemin de fer         | J. Love                | A pied             | 1                   | 6                              | do                               | 60 00    |
| Swift Current et station de chemin de fer       | W. G. Knight           | do                 | 1                   | 12                             | do                               | 98 00    |
| Thornhill et station de chemin de fer           | W. Bradley             | A pied ou en voit  | 1                   | 12                             | do                               | 39 00    |
| Touchwood Hills et Wisbat                       | J. H. Putnam           | Facultatif         | 10                  | 1                              | do                               | 80 00    |
| Tremane et station de chemin de fer             | W. H. Smith            | En voiture         | 1                   | 4                              | do (depuis le 1er jan. 1887)     | 13 00    |
| Turtle Mountain et station de chemin de fer     | J. A. Brondgeest       | do                 | 23                  | 3                              | do                               | 26 00    |
| Turtle Mountain et Wakopa                       | A. Stewart             | do                 | 25                  | 1                              | do (jusqu'au 31 déc. 1886)       | 300 00   |
| Vermillon Bay et station de chemin de fer       | J. Gregg               | do                 | 6                   | 2                              | do                               | 32 44    |

| Nom de la route.                                      | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                    | Montant.    |
|---|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|-----------------------------|-------------|
|   |                        |                    |                     |                                |                             | \$ cts.     |
| Virten et station de chemin de fer                    | W. F. Searth           | Facultatif         | 100                 | 13                             | do                          | 78 00       |
| Wallace et Whitewood Station                          | F. G. Lyons            | En voiture         | 1                   | 1                              | do (depuis le 1er jan. 187) | 171 00      |
| Wayella et station de chemin de fer                   | E. P. Benoit           | Facultatif         | 1                   | 12                             | do                          | 60 00       |
| Westbourne et station de chemin de fer                | A. G. Smalley          | Cheval ou voit     | 1                   | 12                             | do                          | 75 00       |
| Whitemouth et station de chemin de fer                | J. S. Corregan         | Facultatif         | 1                   | 13                             | do                          | 139 00      |
| Whitewood Station et station de chemin de fer         | T. G. Lyons            | Cheval ou voit     | 1                   | 12                             | do                          | 77 76       |
| Whitewig et station de chemin de fer                  | J. King                | Facultatif         | 1                   | 7                              | do (jusqu'au 31 déc. 1886)  | 2,143 50    |
| Winnipeg—Transf. des malles à la station de c. de fer | J. J. Sheppard         | do                 | 1                   | 74                             | do (depuis le do            | 233 80      |
| do  | J. King                | do                 | 1                   | 7                              | do (depuis le do            | 87 50       |
| do  | J. Sheppard            | do                 | 1                   | 3                              | do (depuis le do            | 75 00       |
| Winnipeg et boîtes aux lettres des rues               | P. Lamb                | En voiture         | 1                   | 3                              | do                          | 1,058 22    |
| do  | J. U. Powell           | do                 | 1                   | 21                             | do (jusqu'au 31 janv. 1887) | 58 33       |
| do  | do                     | do                 | 1                   | 21                             | do (jusqu'au 14 fév. 1887)  | 27 61       |
| do  | do                     | do                 | 1                   | 14                             | do (jusqu'au 14 fév. 1887)  | 90 00       |
| do  | do                     | do                 | 1                   | 21                             | do (jusqu'au 31 déc 1886)   | 112 50      |
| do  | do                     | do                 | 1                   | 21                             | do (jusqu'au 31 déc 1886)   | 112 50      |
| Winnipeg et boîtes aux journaux des rues              | P. Lamb                | do                 | 1                   | 28                             | do                          | 112 50      |
| Winnipeg et boîtes aux lettres à Richardson's Corner  | J. P. Dill             | do                 | 1                   | 12                             | do                          | 100 00      |
| Wolf Creek et station de chemin de fer                | J. J. Hallett          | Facultatif         | 1                   | 13                             | do                          | 52 00       |
| Woodlands et Woonona                                  | J. Orr                 | do                 | 1                   | 3                              | do (jusqu'au 30 juin 1886)  | 7 50        |
| Woodside et station de chemin de fer                  | N. Morrison            | A pied             | 1                   | 6                              | do                          | 22 50       |
| do  | do                     | do                 | 1                   | 4                              | do                          | 22 50       |
| Total   |                        |                    |                     |                                |                             | \$65,148 59 |

A. W. McLELLAN,  
Maître général des postes.

H. A. WICKSTED,  
Comptable.

**ÉTAT N° 2, E—Suite.**  
**DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**  
**TRANSPORT DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.**

| Nom du chemin de fer.   | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine.                                  | Période.                              | Montant.     |
|---|---------------------|---|---------------------------------------|--------------|
| Chemin de fer Canadien du Pacifique (en le Manitoba, etc, excepté de Calgary à la limite de la C.-P.) ..... | 1,389½              | En différents temps sur les diverses sections de la ligne ..... | 12 mois (jusqu'au 31 mars 1887) ..... | \$ 54,901 33 |
| Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest .....  | 138                 | 4   | do                                    | 4,535 72     |
| Cie des houillères et de navigation du Nord-Ouest .....   | 109                 | 3   | do                                    | 1,473 20     |
|   |                     |   | Total .....                           | \$80,910 25  |

A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*



ETAT N° 2, E—*Fin.*—Détails de tous les paiements faits pour la confection et la réparation des sacs de malle, serrures, etc., dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom des fournisseurs.   | Détails des comptes.   | Montant. |      |
|-------------------------|--|----------|------|
|                         |  | \$       | cts. |
| S. et H. Borbridge..... | Sacs de malle, étiquettes et répar. pour le min. des postes                            | 294      | 87   |
| R. S. Montgomery .....  | Sacs de malle, scel-rivets et réparations do . ...                                     | 51       | 89   |
| E. Chanteloup.....      | Serrures de malle en cuivre do ...   | 51       | 00   |
| G. Bailey .....         | Réparer les serrures de malle do ...   | 5        | 80   |
| R. S. Montgomery .....  | Poser les scel-rivets sur les sacs de malle pour l'inspecteur des B.P., Winnipeg ..... | 9        | 00   |
| E. Chanteloup.....      | Clés de serrures de malle pour l'insp. des B.P., Winnipeg                              | 5        | 00   |
|                         | Total .....  | \$417    | 56   |

A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

ETAT N° 2, F.—Suite.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en la Col.-Britannique, pendant l'exerc. terminé le 30 juin 1887

| Nom de la route.                              | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                          | Montant.  |
|---|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|-----------------------------------|-----------|
|   |                        |                    |                     |                                |                                   | \$ cts.   |
| Alberni et Nanaimo.                           | W. Watt.               | Facultatif         | 68                  | 1, et 2 p. m                   | 1 mois (jusqu'au 30 avril 1886).  | 47 92     |
| do  | do                     | do                 | 68                  | 1, et 2 p. m                   | do depuis le do                   | 550 00    |
| Aldergrove et Mount Lehman                    | G. Stroebel.           | do                 | 9                   | 1                              | do                                | 100 00    |
| Alkali Lake et Clinton                        | N. Hanlon              | do                 | 80                  | 1, et 2 p. m                   | do                                | 1,000 00  |
| Ashcroft et station de chemin de fer          | H. P. Cornwall         | do                 | 279                 | 2                              | do                                | 104 00    |
| Ashcroft Station et Barkerville.              | B. C. Express Co.      | Cheval ou voit.    | 200                 | 1                              | (jusqu'au 31 mai 1887)            | 18,540 00 |
| Ashcroft Station et Lillooet.                 | do                     | do                 | 77                  | 1                              | do                                | 5,400 00  |
| Ashcroft Station et station de chemin de fer. | T. G. Kirkpatrick.     | Facultatif         | 200 vgs.            | 2                              | (jusq. 30 juin 1886)              | 5 40 00   |
| do  | do                     | do                 | 200 vgs.            | 12                             | do                                | 135 00    |
| Barkerville et Harvey Creek.                  | F. Litter.             | do                 | 50                  | 1, et 2 p. m                   | do                                | 790 00    |
| Beaver Point et Burgoyne Bay                  | A. McLennan.           | do                 | 10                  | 1                              | do                                | 190 00    |
| Boston Bar et station de chemin de fer        | P. Fink.               | do                 | 100 vgs.            | 2                              | do                                | 24 00     |
| Burrard Inlet, Granville et New-Westminster.  | W. B. Townsend.        | Diligence          | 99                  | 6                              | (jusq. 30 juin 1886)              | 180 00    |
| Cheminans et station de chemin de fer.        | A. R. Johnson          | Facultatif         | 4                   | 6                              | do (depuis le 1er oct. 1886)      | 60 00     |
| Chilcoot et Soda Creek.                       | J. Selmon              | do                 | 40                  | 2 et 1 p. m                    | do                                | 250 00    |
| Chilliwack et station de chemin de fer        | G. R. Ashwell          | do                 | 5                   | 4                              | do (depuis le 1er juill. '86)     | 470 00    |
| Confield et station de chemin de fer          | G. T. Confield         | do                 | 14                  | 1                              | do (dep. le 1er mars 1887)        | 10 00     |
| Coutlee et Granite Creek                      | J. J. McDonell         | do                 | 65                  | 1                              | do 13 jrs (jusq. 10 août '86)     | 450 00    |
| Cowichan et McPherson Station.                | J. Jones               | do                 | 200                 | 1                              | Voyages spéciaux.                 | 4 00      |
| Crabrook et Donald                            | E. Bray                | do                 | 200                 | 8 par ann.                     | 9 mois (depuis le 1er juil. 1886) | 750 00    |
| Donald et station de chemin de fer            | G. H. Presswell.       | do                 | 12                  | 9                              | do                                | 180 00    |
| Douglas Lake et Quilchena.                    | R. McRae.              | Cheval ou voit.    | 20                  | 1                              | (jusqu'au 31 jan. 1887)           | 208 33    |
| Duck et Pringle et station de chemin de fer.  | J. Duck                | Facultatif.        | 300 vgs.            | 6                              | do (depuis le 1er jan. 1887)      | 15 00     |
| Egton et New-Westminster                      | W. G. McDougall.       | do                 | 12                  | 1                              | do                                | 120 00    |
| Enory et station de chemin de fer             | F. W. Geisler.         | do                 | 5                   | 2                              | do 15 jrs (jusq. 15 juil. 1886)   | 14 58     |
| Enory et Yale.                                | do                     | do                 | 5                   | 1                              | do 16 jrs depuis le do            | 74 00     |
| Esquimault et Victoria.                       | W. G. Bowmad.          | En voiture         | 3                   | 21                             | do                                | 400 00    |

|   |                   |                 |            |              |    |    |                               |          |
|---|-------------------|-----------------|------------|--------------|----|----|-------------------------------|----------|
| Farwell et Shuswap                                | A. McBryan.       | Facultatif      | 107        | T. 1. 15 jrs | 3  | do | (jusqu'au 30 juin 1886)       | 240 00   |
| Terry Coombe et station de chemin de fer.         | L. A. Agassiz     | do              | 4          | 2            | 12 | do | do                            | 60 00    |
| Gabriola Island et quai                           | A. Shay           | do              | 23         | 2            | 12 | do | do                            | 60 00    |
| Goldstream et Victoria.                           | J. Zbeir          | En diligence    | 12         | 2            | 11 | do | (depuis le 1er mai 1886)      | 110 00   |
| Granite Creek et Hope.                            | J. Wardle         | Facultatif      | 80         | 1 et 15 jrs  | 5  | do | 14 jrs (jusq. 31 déc. '86)    | 320 00   |
| Granville et New Westminster.                     | W. B. Townsend.   | do              | 12         | 2            | 3  | do | (jusqu'au 30 juin 1886)       | 117 00   |
| Hall's Prairie et New Westminster                 | H. T. Thaft.      | do              | 23         | 1            | 12 | do | do                            | 235 00   |
| Harrison's River et station de chemin de fer.     | J. Barker.        | do              | 2          | 2            | 12 | do | do (depuis le 1er juil. '86)  | 26 00    |
| Hope et station de chemin de fer.                 | J. M. Drummond.   | do              | 2          | 2            | 3  | do | (jusqu'au 30 juin 1886)       | 60 03    |
| do  | J. Wardle.        | do              | 2          | 5            | 9  | do | do                            | 96 00    |
| Johnson's Landing et Matsqui.                     | R. C. Garner.     | do              | 54         | 2            | 8  | do | 17 jrs (dep. le 15 juil. '86) | 127 50   |
| Johnson's Landing et station de chemin de fer     | do                | do              | 24         | 2            | 3  | do | 16 jrs (jusq. 15 juil. '86)   | 29 08    |
| Kamloops et Okanagan Mission.                     | A. Schbert.       | Cheval ou voit. | 120        | 1            | 12 | do | do                            | 1,200 00 |
| Kamloops et station de chemin de fer.             | A. J. Venn        | Facultatif      | 1          | 12           | 9  | do | (depuis le 1er juil. '86)     | 258 00   |
| do  | T. Horley         | do              | 25         | 2            | 3  | do | Voyages spéciaux.             | 2 00     |
| Kamloops et Savona's Ferry.                       | B. C. Express Co. | do              | 1          | 2            | 3  | do | (jusqu'au 30 juin 1886)       | 195 00   |
| Kamloops et Shuswap.                              | A. McBryan.       | Cheval ou voit. | 35         | 1            | 3  | do | do                            | 180 00   |
| Kamloops et Spence's Bridge.                      | B. C. Express Co. | do              | 100        | 1            | 9  | do | (jusqu'au 31 déc. 1886)       | 825 00   |
| do  | J. Clark          | do              | 100        | 1            | 3  | do | do                            | 480 00   |
| Koksilah et station de chemin de fer.             | C. O. Grosier     | Facultatif      | 30 vgs.    | 6            | 3  | do | do                            | 10 00    |
| Kootenay et Par-d'Oreille, E-U                    | E. Gray           | do              | 150        | 8 par ann.   | 3  | do | (jusqu'au 30 juin 1886)       | 225 00   |
| Ladner's Landing, L'In Island et New Westminster. | T. McNeely.       | do              | 4          | 4            | 9  | do | Voyages spéciaux.             | 50 00    |
| Langley et station de chemin de fer.              | K. Morrison.      | do              | 4          | 2            | 2  | do | (depuis le 1er juil. '86).    | 378 00   |
| Langley et vapeur                                 | H. Wark.          | do              | 1,013 vgs. | 2            | 12 | do | Voyages spéciaux.             | 5 00     |
| Lytton et station de chemin de fer                | L. Cuivreau.      | do              | 4          | 2            | 12 | do | do                            | 60 00    |
| McPherson's Station et station de chemin de fer.  | G. Jones.         | do              | 70 vgs.    | 6            | 1  | do | (depuis le 1er mars '87)      | 3 33     |
| Maple Bay et Quamichan                            | W. P. Jaques.     | do              | 4          | 2            | 6  | do | (jusq. au 30 sept. 1886)      | 37 50    |
| Maple Bay et station de chemin de fer.            | J. Kier.          | do              | 10         | 3            | 2  | do | (dep. le 1er fév. 1887)       | 30 00    |
| Maple Bay et Somenos                              | G. Howison.       | do              | 10         | 2            | 6  | do | (jusqu'au 30 sept. 1886)      | 37 50    |
| Maple Ridge et station de chemin de fer.          | G. Howison.       | do              | 4          | 2            | 6  | do | 15 jrs (jusq. 15 juil. '86)   | 32 50    |
| Masqui et station de chemin de fer.               | J. Freshway       | do              | 25         | 12           | 9  | do | (depuis le 1er juil. 1886)    | 90 00    |
| Masqui et station de chemin de fer.               | J. Parkey         | En voiture.     | 25         | 1            | 12 | do | do                            | 250 00   |
| Mount Lehman et station de chemin de fer.         | E. J. Thompson    | Facultatif      | 5          | 4            | 9  | do | (depuis le 1er juil. 1886)    | 310 00   |
| Nanaimo et station de chemin de fer.              | J. Garner.        | do              | 4          | 12           | 6  | do | (depuis le 1er oct. 1886)     | 90 00    |
| Nanaimo et Wellington.                            | do                | En diligence.   | 7          | 6            | 6  | do | (jusq. 30 sept. 1886)         | 60 00    |
| do  | do                | do              | 6          | 6            | 6  | do | do                            | 120 00   |
| New Westminster et Fort Moody.                    | J. W. Sexsmith.   | Cheval ou voit. | 6          | 3            | 3  | do | (jusqu'au 30 juin 1886)       | 136 50   |
| do  | do                | do              | 6          | 7            | 4  | do | 15 jrs (jusq. 15 nov. '86)    | 489 00   |
| do  | do                | do              | 6          | 6            | 4  | do | do                            | 223 00   |
| New Westminster et station de chemin de fer.      | W. R. Austin.     | Facultatif      | 6          | 12           | 4  | do | 16 do dep. do                 | 67 50    |
| do  | J. O'Halloran.    | do              | 4          | 12           | 4  | do | do                            | 1 00     |
| do  | do                | do              | 4          | 12           | 4  | do | Voyages spéciaux.             | 1 00     |

ETAT N<sup>o</sup> 2, F.—Suite.

DETAILS de tous les paiements faits pour le transport des malles en la Col.-Britann., pend. l'exercice term. le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                             | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                          | Montant. |
|--|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|-----------------------------------|----------|
|  |                        |                    |                     |                                |                                   | \$ cts.  |
| New Westminster et Vancouver.                | W. B. Townsend.        | En diligence.      | 12                  | 6                              | 9 mois (depuis le 1er juil. 1886) | 845 00   |
| North Saanich et Victoria.                   | H. Simpson.            | do                 | 24                  | 2                              | 12 do                             | 445 00   |
| Okanagon Mission et Osoyoos.                 | E. Lequime.            | A cheval.          | 70                  | 1 p. mois.                     | do.                               | 300 00   |
| Otter Point et Victoria.                     | T. Tugwell.            | Cheval ou volt.    | 30                  | 1                              | 12 do                             | 200 00   |
| Port Hammond et Port Harvey.                 | D. Docksteader.        | Facultatif.        | 2                   | 3                              | 9 do (depuis le 1er juil. 1886)   | 112 00   |
| Port Hammond et Railway Station.             | W. J. Harris.          | do                 | 100 vgs.            | 3                              | 12 do                             | 60 00    |
| Port Harvey et station de chemin de fer.     | D. Docksteader.        | do                 | 40 vgs.             | 2                              | 3 do (jusq. au 15 juil. '86)      | 5 84     |
| Port Moody et station de chemin de fer.      | D. B. Grant.           | do                 | 1                   | 2                              | 3 do (jusqu'au 30 juin 1886)      | 30 00    |
| do   | do                     | do                 | 1                   | 12                             | 9 do depuis le                    | 180 00   |
| Quamichan et station de chemin de fer.       | W. P. Jaynes.          | do                 | 14                  | 2                              | 6 do (dep. le 1er oct. 1886)      | 90 00    |
| Revelstoke et station de chemin de fer.      | A. McIntyre.           | do                 | 4                   | 12                             | 9 do (dep. le 1er juil. 1886)     | 272 00   |
| Salt Spring Island et qual.                  | J. Broadwell.          | do                 | 3                   | 2                              | 12 do                             | 100 00   |
| Sarona's Ferry et station de chemin de fer.  | G. C. McGuire.         | do                 | 30 vgs.             | 2                              | 13 do                             | 43 24    |
| Shuswap et station de chemin de fer.         | A. McBryan.            | do                 | 200 vgs.            | 6                              | 9 do (dep. le 1er juil. 1886)     | 45 00    |
| Somerset et station de chemin de fer.        | J. Kier.               | do                 | 1                   | 6                              | 6 do (dep. le 1er oct. 1886)      | 90 00    |
| Spence's Bridge et station de chemin de fer. | D. O'Hara.             | do                 | 50 vgs.             | 2                              | 8 do (jusqu'au 30 nov. 1886)      | 33 33    |
| do   | J. Murray.             | do                 | 4                   | 12                             | 4 do depuis le do                 | 33 33    |
| Sumas et station de chemin de fer.           | D. W. Miller.          | do                 | 14                  | 5                              | 9 do (depuis le 1er juil. 1886)   | 374 00   |
| Sumas et Upper Sumas.                        | H. Barker.             | do                 | 14                  | 1                              | 12 do                             | 200 00   |
| Vancouver et qual.                           | H. A. Berry.           | do                 | 4                   | 12                             | 9 do (depuis le 1er juil. 1886)   | 233 00   |
| Victoria et station de chemin de fer.        | W. G. Bowman.          | do                 | 14                  | 12                             | 6 do (depuis le 1er oct. 1886)    | 157 00   |
| Victoria et Wellington.                      | J. Ganner.             | En voiture.        | 7                   | 2                              | 6 do (jusqu'au 30 sept. 1886)     | 60 00    |

|                                      |                       |            |          |       |                                   |             |
|--------------------------------------|-----------------------|------------|----------|-------|-----------------------------------|-------------|
| Victoria et qual.                    | Victoria Transfer Co. | Facultatif | 1        | 12    | 8 do 23 jrs. (dep 10 juil. '87)   | 263 00      |
| do                                   | D. Banfield.          | do         | 3        | ..... | Voyage spécial.                   | 6 75        |
| Whonock et station de chemin de fer. | N. Oliver.            | do         | 4        | 6     | 9 mois (depuis le 1er juil. 1886) | 45 00       |
| Yale et station de chemin de fer.    | F. Brown.             | do         | 100 vgs. | 2     | 6 do jusqu'au 30 sept. 1886)      | 30 00       |
| do                                   | W. Teagus.            | do         | 100 vgs. | 12    | 6 do depuis le do                 | 30 00       |
| Total.                               |                       |            |          |       |                                   | \$41,677 83 |

H. A. WICKSTEED,  
Comptable

A. W. MCLELLAN,  
Maître général des postes.

## ÉTAT N° 2, D—Suite.

—DÉTAILS des paiements faits pour le transp. des malles en la Col.-Britann., pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

## TRANSPORT DES MALLES PAR VAPEURS ET VOILIERS.

| Nom de la route.                               | Nom de l'entrepreneur.                                 | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                        | Montant.    |
|--|--|---------------------|--------------------------------|---------------------------------|-------------|
|  |  |                     |                                |                                 | \$ cts.     |
| Burrard Inlet et Vancouver ..                  | J. Van Bramer.....                                     | 8 r. t.             | 6                              | 3 mois (jusqu'au 30 juin 1886)  | 125 00      |
| do do .....                                    | B. I. Steam Ferry and Nav. Co.                         | 8 r. t.             | 6                              | 9 do (jusqu'au 31 mars 1886)    | 375 00      |
| Comox, Nanaimo et New Westminster.....         | W. Rogers.....   | 100                 | 1                              | 12 do do                        | 3,000 00    |
| Fort Simpson et Victoria.....                  | J. D. Warren.....                                      | 600                 | 1 p. mois.                     | 12 do do                        | 2,000 00    |
| Kamloops et Savona's Ferry.....                | J. A. Mara.....  | 26                  | 2                              | 3 do (jusqu'au 30 juin 1885).   | 440 00      |
| Nanaimo et Victoria.....                       | People's Steam Nav. Co.....                            | 75                  | 3                              | 6 do (jusqu'au 30 sept. 1886)   | 1,400 00    |
| do do .....                                    | do .....   | 75                  | 2 é., 1 h.                     | 6 do (jusqu'au 31 mars 1886)    | 900 00      |
| New Westminster et Sea Island .....            | W. F. Stewart.....                                     | 15                  | 1                              | 12 do do                        | 245 00      |
| New Westminster, Victoria et Fraser River..... | Cie de navigation C. P.....                            | 150                 | T. q. req.                     | 3 do (jusqu'au 30 juin 1886)    | 3,750 00    |
| New Westminster et Victoria.....               | do .....   | 75                  | 3                              | 6 do 11 Jrs (Jusq. 11 mars '87) | 5,555 55    |
| Port Moody et Victoria .....                   | Cie de chemin de fer C. P.....                         | .....               | .....                          | 9 do (jusqu'au 31 mars 1886)    | 12,000 00   |
| Victoria et Port Townsend, E. U.....           | Cie de chemin de fer et de navigation de l'Orégon..... | 40                  | 6                              | 12 do do                        | 8,000 00    |
|  | Total .....  |                     |                                |                                 | \$37,790 55 |

A. W. McLELAN,

Maire général des postes.

H. A. WICKSTEED,

Comptable.

## ÉTAT N° 2, F—Suite.

DÉTAILS de tous les paiements faits pour le transport des malles dans la Colombie-Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

## TRANSPORT DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.

| Nom du chemin de fer.   | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                             | Montant.    |
|---|---------------------|--------------------------------|--------------------------------------|-------------|
|   |                     |                                |                                      | \$ cts.     |
| Entrepreneurs du chemin de fer Canadien du Pacifique (Port-Moody et Savona's Ferry) ..... | 213                 | 2                              | 4 mois (jusqu'au 30 juin 1887) ..... | 1,527 00    |
| Chemin de fer Canadien du Pacifique (Division de la Colombie-Britannique) .....           | 638½                | 6                              | 9 do (jusqu'au 31 mars 1887) .....   | 21,470 78   |
| Compagnie de chemin de fer d'Esquimalt et Nanaimo .....                                   | 73                  | 6                              | 6 do .....                           | 1,812 16    |
|   |                     |                                | Total .....                          | \$24,809 94 |

A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*

ÉTAT N° 2, F—*Fin*—Détails de tous les paiements faits pour la confection et réparation des sacs de malle, serrures, etc., en la Colombie-Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Noms des fournisseurs.    | Détails des déboursés.   | Montant.     |           |
|---------------------------|--|--------------|-----------|
|                           |  | \$           | cts.      |
| S. et H. Borbridge .....  | Sacs de malle, étiquettes et réparations pour le minist. des postes. | 276          | 05        |
| R. S. Montgomery .....    | do et réparations do ...   | 4            | 61        |
| E. Chanteloup.....        | Serrures de malle en cuivre do ...                                   | 25           | 50        |
| G. Bailey.....            | Réparations de serrures de malle do ...                              | 5            | 17        |
| Pritchard et Mingard..... | Étiquettes pour sacs de malle do ...                                 | 0            | 75        |
|                           | <b>Total.....</b>  | <b>\$312</b> | <b>08</b> |

A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ETAT N° 2, G.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en l'île du Prince-Edouard, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                                    | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport.  | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période. | Montant.  |
|---|------------------------|---------------------|---------------------|--------------------------------|----------|-----------|
| Albany et Tryon <i>via</i> North Tryon.....         | C. Crawford.....       | En voiture.....     | 4½ et 1½            | 2 et 3                         | 12 mois  | \$ 100 00 |
| Alberton et Kildare.....                            | R. Tuplin.....         | Facultatif.....     | 10                  | 2                              | do       | 60 00     |
| Alberton et Lot 6.....                              | W. Hardy.....          | Cheval ou voit..... | 6                   | 2                              | do       | 50 00     |
| Alberton et station de chemin de fer.....           | T. Keefe.....          | Facultatif.....     | 1                   | 12                             | do       | 60 00     |
| Alma et station de chemin de fer.....               | I. Mountain.....       | A pied.....         | 1                   | 2                              | do       | 20 80     |
| Arçyle Shore et Bonshaw.....                        | C. Morrow.....         | Cheval ou voit..... | 3                   | 2                              | do       | 26 00     |
| Armadale et station de chemin de fer.....           | H. A. McPhee.....      | A pied.....         | 1                   | 3                              | do       | 20 00     |
| Baldwin's Road et Perth Station.....                | D. Reid.....           | Facultatif.....     | 1½                  | 2                              | do       | 9 00      |
| do  | do.....                | do.....             | 1½                  | 2                              | do       | 10 40     |
| do  | do.....                | do.....             | 4                   | 2                              | do       | 39 00     |
| Bangor et Morell Station.....                       | W. Jardine.....        | do.....             | 4                   | 2                              | do       | 88 00     |
| Bay Fortune et Souris Est.....                      | J. McKie.....          | do.....             | 10½                 | 2                              | do       | 460 00    |
| Beach Point et Montague Bridge.....                 | A. Martin.....         | Cheval ou voit..... | 22                  | 3                              | do       | 108 00    |
| Bear River et Clear Springs.....                    | C. McDonald.....       | En voiture.....     | 8                   | 3                              | do       | 15 60     |
| Bear River et station de chemin de fer.....         | D. Costello.....       | A pied.....         | 1                   | 3                              | do       | 719 00    |
| Bedeque et Charlottetown.....                       | A. M. Foy.....         | En voiture.....     | 41                  | 3                              | do       | 46 80     |
| Bedeque et Sea Cow Head.....                        | W. A. Noonan.....      | Cheval ou voit..... | 4½                  | 3                              | do       | 115 00    |
| Bedeque et Summerside.....                          | T. Glover.....         | En voiture.....     | 11                  | 3                              | do       | 22 50     |
| Belfast et Garfield.....                            | G. McKenzie.....       | Facultatif.....     | 3                   | 2                              | do       | 49 92     |
| do  | A. A. Martin.....      | do.....             | 3                   | 2                              | do       | 120 00    |
| Belfast et Point Prim.....                          | M. Martin.....         | Cheval ou voit..... | 6½                  | 2                              | do       | 120 00    |
| Belfast et Vernon River.....                        | G. O'Neill.....        | En voiture.....     | 9                   | 3                              | do       | 31 20     |
| Big Marsh et tête de la Baie Saint-Pierre.....      | J. A. Lewis.....       | Facultatif.....     | 8½                  | 2                              | do       | 31 20     |
| do  | A. D. Cummings.....    | do.....             | 8½                  | 2                              | do       | 55 00     |
| Bloomfield et station de chemin de fer.....         | J. O'Halloran.....     | Cheval ou voit..... | 2                   | 3                              | do       | 25 00     |
| Bloomfield Station et station de chemin de fer..... | F. Peters.....         | A pied.....         | 1                   | 6                              | do       | 10 00     |
| Blooming Point et Tracadie Cross.....               | A. Rattray.....        | Facultatif.....     | 4½                  | 2                              | do       | 26 04     |
| do  | J. B. McDonald.....    | do.....             | 4½                  | 2                              | do       | 64 00     |
| Bonshaw et Nine Mile Creek.....                     | A. McDougall.....      | Cheval ou voit..... | 12                  | 2                              | do       | 26 00     |
| Brown's Creek et Whim Road Cross.....               | J. McDonald.....       | Facultatif.....     | 1½                  | 2                              | do       | 26 00     |

ETAT N° 2, G.—*Suite.*  
 DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en l'île du Prince-Edouard, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.   | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport.  | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                         | Montant. |
|--|------------------------|---------------------|---------------------|--------------------------------|----------------------------------|----------|
| Caledonia et Iris.....                                   | A. Beaton.....         | Facultatif.....     | 3                   | 2                              | 12 mois                          | \$ 23 00 |
| Caledonia et Orwell.....                                 | M. Martin.....         | En voiture.....     | 10                  | 3                              | do                               | 154 00   |
| Chateaugua et Bonville.....                              | J. McLeod.....         | Cheval ou voit..... | 4                   | 2                              | do                               | 32 00    |
| Cap Egmont et Little Point.....                          | L. D. Gallant.....     | Facultatif.....     | 5                   | 2                              | do                               | 41 60    |
| Cap Traverse et ligne de contée.....                     | J. W. Hughes.....      | do                  | 11                  | 2                              | Voyages spéciaux.....            | 12 00    |
| Cap Traverse, stat. de ch. de fer, etabri du bst.-train. | A. Strang.....         | do                  | 15                  | Tel q. req.                    | Saison 1886-87.....              | 24 84    |
| Cap Traverse et Summerside.....                          | Strang et Howatt.....  | En voiture.....     | 15                  | do                             | Partie de la saison 1886-87..... | 27 00    |
| do   | M. Nuttall.....        | do                  | 15                  | do                             | Balances de do (m. l'am.).....   | 70 80    |
| Cap Wolfe et Lot 4.....                                  | J. F. Cook.....        | Cheval ou voit..... | 6                   | 2                              | 6 mois (jusqu'au 30 sept. 1886)  | 31 00    |
| do   | J. J. Fish.....        | do                  | 6                   | 2                              | do                               | 52 00    |
| Cardigan Bridge et Corrsaville.....                      | J. J. Sigsworth.....   | Facultatif.....     | 6                   | 2                              | do                               | 41 60    |
| Cardigan Bridge et Head of Cardigan.....                 | M. McAuley.....        | do                  | 4                   | 3                              | do                               | 289 45   |
| Cardigan Bridge et Lot 56.....                           | J. J. Campbell.....    | En voiture.....     | 13½                 | 3                              | do et arrérages.....             | 33 33    |
| Chateaugua et Mitchell River.....                        | H. McPhee.....         | Facultatif.....     | 3                   | 2                              | do (dep. le 1er juin 1886)       | 18 72    |
| Chateaugua et station de chemin de fer.....              | J. McVean.....         | A pied.....         | 12                  | 12                             | do                               | 18 72    |
| Cardigan Bridge et station de chemin de fer.....         | J. Smith.....          | do                  | 1                   | 3                              | do                               | 169 48   |
| Chavendish et Hunter's River.....                        | J. White.....          | En voiture.....     | 31 a.               | 3                              | do                               | 331 68   |
| Charlottetown et station de chemin de fer.....           | T. L. Chappelle.....   | do                  | 24                  | Tel q. req.                    | (jusqu'au 30 sept. 1886)         | 475 00   |
| Charlottetown et Rocky Point.....                        | J. Smith.....          | Facultatif.....     | 24                  | 3                              | do                               | 42 64    |
| Charlottetown et Vernon River.....                       | J. G. Silliphant.....  | En voiture.....     | 14½                 | 6                              | do                               | 30 00    |
| Cherry Valley et China Point.....                        | M. Gleeson.....        | do                  | 2                   | 2                              | do                               | 33 00    |
| Clement et Kensington.....                               | A. McLellan.....       | Facultatif.....     | 3                   | 2                              | do                               | 28 00    |
| Clinton et New London.....                               | G. McKay.....          | do                  | 24                  | 3                              | do                               | 7 00     |
| Clwyde Station et station de chemin de fer.....          | E. Crabbe.....         | do                  | 16                  | 3                              | do                               | 15 00    |
| do   | A. McKinnon.....       | do                  | 16                  | 3                              | do                               | 12 60    |
| Colman et station de chemin de fer.....                  | P. Reid.....           | do                  | 24                  | 2                              | do                               | 30 00    |
| Colesman et Western Road.....                            | W. D. Johnston.....    | do                  | 23                  | 2                              | do                               | 96 00    |
| Commercial Road et Peter's Road.....                     | A. Cash.....           | Cheval ou voit..... | 7                   | 3                              | do                               | 67 40    |
| County Line et Graham's Road.....                        | M. S. Hughes.....      | Facultatif.....     | 1                   | 2                              | do et voyages spéciaux.....      | 103 00   |
| County Line et station de chemin de fer.....             | J. T. Murphy.....      | En voiture.....     | 8                   | 2                              | do                               | 65 00    |
| County Line et Somerset.....                             | S. McDonald.....       | do                  | 5                   | 2                              | do                               | 90 00    |
| Covehead Road et Grande Tracadie.....                    | P. Treanor.....        | Cheval ou voit..... | 5                   | 2                              | do                               | 26 00    |
| Darlington et Kelly's Cross.....                         | P. Treanor.....        | En voiture.....     | 8                   | 3                              | do                               | 30 00    |

|   |                     |                        |    |    |                                   |        |
|---|---------------------|------------------------|----|----|-----------------------------------|--------|
| Darlington et New Wiltshire.....                      | J. T. McLeod.....   | Facultatif.....        | 1  | 2  | do                                | 16 00  |
| Darlington et Princetown Road.....                    | D. L. McLeod.....   | do                     | 3  | 2  | do                                | 18 00  |
| Darlington et station de chemin de fer.....           | do                  | do                     | 3  | 6  | do                                | 35 00  |
| Darlington et Rose Valley.....                        | do                  | do                     | 12 | 3  | do                                | 190 00 |
| Darling et Kensington.....                            | J. Glover.....      | En voiture.....        | 8  | 3  | do                                | 90 00  |
| Dromore et station de chemin de fer.....              | J. McCabe.....      | Facultatif.....        | 2  | 2  | do                                | 26 00  |
| East Baltic et Red Point.....                         | D. McEachern.....   | Cheval ou voit.....    | 4  | 2  | do                                | 30 00  |
| East Point et Souris Est.....                         | K. Kennedy.....     | En voiture.....        | 15 | 2  | do                                | 108 00 |
| Elliott's Mill et station de chemin de fer.....       | R. Elliott.....     | A pied.....            | 3½ | 2  | do                                | 15 60  |
| Elliotvale et Peake's Station.....                    | J. Remond.....      | Facultatif.....        | 2  | 2  | do                                | 27 00  |
| Elmtra et South Lake.....                             | L. McDonald.....    | do                     | 2  | 2  | do                                | 23 92  |
| Elmsdale et station de chemin de fer.....             | L. Renne.....       | A pied.....            | 16 | 3  | do                                | 7 80   |
| do  | J. Adams.....       | do                     | 8½ | 3  | do                                | 5 50   |
| Emyvale et North River.....                           | P. McCardel.....    | Cheval ou voit.....    | 1  | 1  | do                                | 52 00  |
| Farmington et Head St. Peter's Bay.....               | E. Power.....       | En voiture.....        | 5  | 2  | do                                | 50 00  |
| Farmington et Marshfield.....                         | M. Sullivan.....    | Facultatif.....        | 3½ | 2  | do                                | 13 00  |
| do  | L. Bolan.....       | do                     | 3½ | 3  | do                                | 6 50   |
| Fifteen Point et Misconche.....                       | G. Des Roches.....  | En voiture.....        | 9  | 2  | do                                | 95 00  |
| Fist River et Selkirk Road.....                       | J. Gallagher.....   | Facultatif.....        | 6½ | 2  | do                                | 40 00  |
| Forest Hill et Head St. Peter's Bay.....              | R. Matheson.....    | do                     | 4  | 2  | do                                | 49 00  |
| Fredericton et station de chemin de fer.....          | J. Weeks.....       | A pied.....            | 24 | 3  | do                                | 18 00  |
| Freestown et Lower Free town.....                     | L. Taylor.....      | Cheval ou voit.....    | 2  | 2  | do                                | 29 00  |
| French Village et Mount Stewart.....                  | R. B. Auld.....     | Facultatif.....        | 2  | 6  | do                                | 46 96  |
| Gaspereaux et Mink River Road.....                    | C. McIntyre.....    | En voiture.....        | 5  | 2  | do                                | 64 00  |
| Georgetown et Murray Harbor, North.....               | H. Young.....       | Facultatif.....        | 3  | 3  | do                                | 16 00  |
| Georgetown et Newport.....                            | do                  | En voiture.....        | 12 | 3  | do                                | 200 00 |
| Georgetown et station de chemin de fer.....           | R. Jenkins.....     | Facultatif.....        | 2  | 3  | do                                | 68 00  |
| Glencorradale et Peest Pond.....                      | do                  | do                     | 12 | 12 | do et voyages spéciaux.....       | 104 28 |
| Glen William et Murray River.....                     | S. McDonald.....    | do                     | 3½ | 2  | do                                | 12 80  |
| Green Bae et Souris Est.....                          | J. Martin.....      | do                     | 3½ | 2  | Tel q. req. Voyages spéciaux..... | 26 00  |
| Greenwich et Head St. Peter's Bay.....                | J. E. Manning.....  | do                     | 3  | 2  | do                                | 33 28  |
| Harrington et Winsloe Road.....                       | F. McWhan.....      | do                     | 3½ | 2  | do                                | 25 13  |
| Hazel Green et Peace's Station.....                   | R. Lawson.....      | do                     | 1½ | 2  | do                                | 30 00  |
| Head of Hillsboro et Mount Stewart.....               | J. Mooney.....      | do                     | 5  | 2  | do                                | 32 00  |
| Head St. Peter's Bay et station de chemin de fer..... | D. D. Coffin.....   | do                     | 4½ | 2  | do                                | 57 20  |
| Higgins Road et Wellington Station.....               | J. Curran.....      | A pied ou en voit..... | 13 | 12 | do                                | 41 60  |
| High Bank et Little Sande.....                        | D. McNeill.....     | Facultatif.....        | 13 | 3  | do                                | 78 00  |
| Holmes et New London.....                             | D. Livingstone..... | do                     | 2  | 3  | do                                | 120 00 |
| Hopfield et Murray River.....                         | J. McDonald.....    | Cheval ou voit.....    | 12 | 6  | do                                | 15 00  |
| Hunter's River et North Eastico.....                  | A. McPhee.....      | Facultatif.....        | 4  | 3  | do                                | 299 00 |
| do  | V. White.....       | En voiture.....        | 2  | 2  | do                                | 40 00  |
| Hunter's River et station de chemin de fer.....       | P. McGrath.....     | A pied.....            | 16 | 3  | do                                | 150 00 |
| Inverness et station de chemin de fer.....            | L. Hughes.....      | Facultatif.....        | 2  | 12 | do et voyages spéciaux.....       | 65 70  |
|   |                     |                        |    |    |                                   | 41 00  |



ETAT N° 2, G.—Suite.  
le 30 juin 1887.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en l'île du Prince-Edouard, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                            | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport. | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine. | Période.                                      | Montant. |
|---|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|---|----------|
| Johnson's River et Southport                | A. Beagan              | En voiture         | 11                  | 2                              | 12 mois                                       | \$ 93 60 |
| Kensington et Park Corner                   | G. Mayhew              | do                 | 16 1/2              | 3                              | 12 do   | 194 00   |
| Kensington et station de chemin de fer      | W. Glover              | A pied             | 16                  | 14                             | do (jusqu'au 30 sept. 1886, et voy. spéciaux) | 30 78    |
| do  | G. Glover              | do                 | 4                   | 12                             | do depuis do                                  | 36 30    |
| Kildare Capes et Tignish                    | M. Dillon              | do                 | 1 1/2               | 2                              | 12 do   | 41 60    |
| Kildare Station et station de chemin de fer | H. Gaudet              | Facultatif         | 1 1/2               | 2                              | 12 do   | 12 48    |
| do  | A. Morrison            | do                 | 8                   | 2                              | 12 do   | 65 00    |
| do  | A. Mann                | Cheval ou voit.    | 6                   | 3                              | 12 do   | 79 00    |
| do  | J. J. Buote            | Facultatif         | 4                   | 2                              | 12 do   | 25 00    |
| do  | R. Lawson              | do                 | 1 1/2               | 2                              | 12 do   | 35 00    |
| do  | T. H. Lawson           | do                 | 1 1/2               | 12                             | 12 do   | 62 40    |
| do  | T. Lawson              | A pied ou en voit. | 22 a. et 1/2        | 12                             | 12 do   | 16 50    |
| do  | P. Reid                | En voiture         | 3                   | 2                              | 6 do (jusqu'au 30 sept. 1886)                 | 13 00    |
| do  | H. Ritchie             | Cheval ou voit.    | 1 1/2               | 2                              | 6 do depuis le do                             | 82 40    |
| do  | T. Ramsay              | do                 | 5 1/2               | 3                              | 12 do   | 87 64    |
| do  | B. Hayes               | A cheval.          | 2                   | 12                             | 12 do   | 70 00    |
| do  | P. L. Praught          | do                 | 5                   | 3                              | 12 do   | 33 28    |
| do  | M. Lawler              | do                 | 1 1/2               | 2                              | 12 do   | 6 25     |
| do  | F. McDonald            | Facultatif         | 3                   | 2                              | 9 do (jusqu'au 30 juin 1886)                  | 83 75    |
| do  | do                     | do                 | 5 1/2               | 2                              | 9 do depuis le do                             | 20 00    |
| do  | P. Long                | do                 | 3 1/2               | 2                              | 12 do   | 45 00    |
| do  | do                     | En voiture         | 6                   | 3                              | 12 do   | 20 00    |
| do  | B. Hughes              | Facultatif         | 2                   | 2                              | 12 do   | 15 00    |
| do  | B. F. Peters           | do                 | 1 1/2               | 2                              | 12 do   | 16 00    |
| do  | F. Storey              | Cheval ou voit.    | 1 1/2               | 3                              | 6 do (jusqu'au 30 sept. 1886)                 | 53 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do depuis le do                             | 8 60     |
| do  | J. W. McNeill          | Facultatif         | 2                   | 2                              | 3 do (jusqu'au 30 juin 1886)                  | 19 50    |
| do  | J. W. McNeill          | do                 | 2                   | 3                              | 3 do depuis le do                             | 5 90     |
| do  | J. W. McNeill          | A pied.            | 1                   | 3                              | 3 do  | 3 90     |
| do  | W. McNeill             | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do (jusqu'au 30 sept. 1886)                 | 3 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 3 1/2               | 3                              | 12 do   | 45 00    |
| do  | do                     | do                 | 6                   | 2                              | 12 do   | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 12 do   | 15 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 16 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 53 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 3 do  | 8 60     |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 2                              | 3 do  | 19 50    |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 3                              | 3 do  | 5 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 3 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 3 1/2               | 2                              | 12 do   | 45 00    |
| do  | do                     | do                 | 6                   | 2                              | 12 do   | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 12 do   | 15 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 16 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 53 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 3 do  | 8 60     |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 2                              | 3 do  | 19 50    |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 3                              | 3 do  | 5 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 3 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 3 1/2               | 2                              | 12 do   | 45 00    |
| do  | do                     | do                 | 6                   | 2                              | 12 do   | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 12 do   | 15 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 16 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 53 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 3 do  | 8 60     |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 2                              | 3 do  | 19 50    |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 3                              | 3 do  | 5 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 3 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 3 1/2               | 2                              | 12 do   | 45 00    |
| do  | do                     | do                 | 6                   | 2                              | 12 do   | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 12 do   | 15 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 16 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 53 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 3 do  | 8 60     |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 2                              | 3 do  | 19 50    |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 3                              | 3 do  | 5 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 3 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 3 1/2               | 2                              | 12 do   | 45 00    |
| do  | do                     | do                 | 6                   | 2                              | 12 do   | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 12 do   | 15 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 16 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 53 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 3 do  | 8 60     |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 2                              | 3 do  | 19 50    |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 3                              | 3 do  | 5 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 3 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 3 1/2               | 2                              | 12 do   | 45 00    |
| do  | do                     | do                 | 6                   | 2                              | 12 do   | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 12 do   | 15 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 16 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 53 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 3 do  | 8 60     |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 2                              | 3 do  | 19 50    |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 3                              | 3 do  | 5 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 3 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 3 1/2               | 2                              | 12 do   | 45 00    |
| do  | do                     | do                 | 6                   | 2                              | 12 do   | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 12 do   | 15 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 16 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 53 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 3 do  | 8 60     |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 2                              | 3 do  | 19 50    |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 3                              | 3 do  | 5 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 3 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 3 1/2               | 2                              | 12 do   | 45 00    |
| do  | do                     | do                 | 6                   | 2                              | 12 do   | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 12 do   | 15 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 16 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 53 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 3 do  | 8 60     |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 2                              | 3 do  | 19 50    |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 3                              | 3 do  | 5 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 3 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 3 1/2               | 2                              | 12 do   | 45 00    |
| do  | do                     | do                 | 6                   | 2                              | 12 do   | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 12 do   | 15 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 16 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 53 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 3 do  | 8 60     |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 2                              | 3 do  | 19 50    |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 3                              | 3 do  | 5 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 3 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 3 1/2               | 2                              | 12 do   | 45 00    |
| do  | do                     | do                 | 6                   | 2                              | 12 do   | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 12 do   | 15 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 16 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 53 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 3 do  | 8 60     |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 2                              | 3 do  | 19 50    |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 3                              | 3 do  | 5 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 3 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 3 1/2               | 2                              | 12 do   | 45 00    |
| do  | do                     | do                 | 6                   | 2                              | 12 do   | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 12 do   | 15 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 16 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 53 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 3 do  | 8 60     |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 2                              | 3 do  | 19 50    |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 3                              | 3 do  | 5 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 3 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 3 1/2               | 2                              | 12 do   | 45 00    |
| do  | do                     | do                 | 6                   | 2                              | 12 do   | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 12 do   | 15 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 16 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 53 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 3 do  | 8 60     |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 2                              | 3 do  | 19 50    |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 3                              | 3 do  | 5 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 3 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 3 1/2               | 2                              | 12 do   | 45 00    |
| do  | do                     | do                 | 6                   | 2                              | 12 do   | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 12 do   | 15 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 16 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 53 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 3 do  | 8 60     |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 2                              | 3 do  | 19 50    |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 3                              | 3 do  | 5 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 3 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 3 1/2               | 2                              | 12 do   | 45 00    |
| do  | do                     | do                 | 6                   | 2                              | 12 do   | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 12 do   | 15 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 16 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 53 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 3 do  | 8 60     |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 2                              | 3 do  | 19 50    |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 3                              | 3 do  | 5 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 3 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 3 1/2               | 2                              | 12 do   | 45 00    |
| do  | do                     | do                 | 6                   | 2                              | 12 do   | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 12 do   | 15 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 16 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 6 do  | 53 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 3 do  | 8 60     |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 2                              | 3 do  | 19 50    |
| do  | do                     | do                 | 2                   | 3                              | 3 do  | 5 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 3 90     |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 3                              | 3 do  | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 3 1/2               | 2                              | 12 do   | 45 00    |
| do  | do                     | do                 | 6                   | 2                              | 12 do   | 20 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               | 2                              | 12 do   | 15 00    |
| do  | do                     | do                 | 1 1/2               |                                |   |          |

ETAT N<sup>o</sup> 2, G—*Suite.*

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles en l'Île du Prince-Edouard, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom de la route.                                     | Nom de l'entrepreneur. | Mode de transport.   | Distance en milles.   | Nombre de voyages par semaine. | Période     | Montant.    |
|--|------------------------|----------------------|-----------------------|--------------------------------|-------------|-------------|
| Tignish et station de chemin de fer .....            | D. Villard .....       | A pied .....         | $\frac{1}{2}$ .....   | 12 12 mois .....               | .....       | \$ 40 00    |
| Tracadie Cross et station de chemin de fer .....     | A. Johnston .....      | Facultatif .....     | $\frac{1}{2}$ .....   | 3 12 do .....                  | .....       | 28 08       |
| Traveller's Rest et station de chemin de fer .....   | T. Townsend .....      | Cheval ou voit... .. | 1 .....               | 3 12 do .....                  | .....       | 39 00       |
| Vernon River et îles Wood .....                      | J. McDonald .....      | do .....             | 24 .....              | 3 12 do .....                  | .....       | 383 00      |
| Wellington et Wellington Station .....               | J. A. Arsenault .....  | do .....             | 1 $\frac{1}{2}$ ..... | 2 12 do .....                  | .....       | 21 48       |
| Wellington Station et station de chemin de fer ..... | F. J. Arsenault .....  | do .....             | 1 $\frac{1}{2}$ ..... | 12 12 do .....                 | .....       | 20 00       |
| West Point et station de chemin de fer .....         | P. McPhee .....        | do .....             | 13 .....              | 2 12 do .....                  | .....       | 104 00      |
| West St. Peter's et station de chemin de fer .....   | J. McDonald .....      | Facultatif .....     | 2 $\frac{1}{2}$ ..... | 2 12 do .....                  | .....       | 26 00       |
| Wilmot Valley et station de chemin de fer .....      | W. B. Browness .....   | do .....             | 3 $\frac{1}{2}$ ..... | 2 12 do .....                  | .....       | 52 00       |
|  |                        |                      |                       |                                | Total ..... | \$11,697 78 |

A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*

ETAT N° 2, G.—*Suite*.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en l'île du Prince-Edouard, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

TRANSPORT DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.

| Nom du chemin de fer.                     | Distance en milles. | Nombre de voyages par semaine.                              | Période.  | Montant.    |
|---|---------------------|---|---|-------------|
| Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. | 201 $\frac{3}{4}$   | En différents temps, sur les diverses sections de la ligne. | 12 mois (jusqu'au 31 mars 1887), y compris service spécial en hiver, saison de 1886-87. | \$ cts.     |
|   |                     |   |   | 14,824 00   |
|   |                     |   | Total.....  | \$14,824 00 |

A. W. McLELAN,

*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,

*Comptable.*

ETAT N° 2, G.—*Fin*.—Détails de tous les paiements faits pour la confection et la réparation des sacs de malle, serrures, etc., en l'île du Prince-Edouard, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Noms des fournisseurs.  | Détails des dépenses.  | Montant. |
|-------------------------|--|----------|
|                         |  | \$ cts.  |
| S. et H. Borbridge..... | Réparer les sacs de malle, etc., pour le ministère des postes. | 20 29    |
| R. S. Montgomery .....  | Sacs de malle, scel-rivets et répar. do ...                    | 482 91   |
| G. Bailey.....          | Réparer les serrures des malles do ...                         | 1 21     |
| R. S. Montgomery .....  | Sacs de malle, étiquettes, etc., p. le M. de P., Charlottetown | 151 20   |
|                         | Total.....   | \$655 61 |

A. W. McLELAN,

*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,

*Comptable.*

---

PARTIE II.

---

## PROVINCE DE L'ONTARIO.

A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, A.

DÉTAILS de tous les paiements faits pour appointements, etc., en Ontario; indiquant dans chaque cas le nom de la personne, le service ou la fonction et le montant payé, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Service.   | Appointements. |      | Service de nuit et frais de route. |      | Total des classes. |      | Grand total. |
|---|--|----------------|------|------------------------------------|------|--------------------|------|--------------|
|   |  | \$             | cts. | \$                                 | cts. | \$                 | cts. |              |
| <b>BUREAU DE L'INSPECTEUR EN CHEF.</b>        |  |                |      |                                    |      |                    |      |              |
| J. Dewe.....                                  | Inspecteur en chef.....  | 2,800          | 00   |                                    |      |                    |      |              |
| W. E. Bennett.....                            | Sous-inspecteur depuis le 1er mars 1887, et sous-inspecteur intér. jusq. cette date)       | 1,275          | 00   |                                    |      | 4,075              | 00   |              |
| L. F. A. Maingy.....                          | Commis de 1re classe.....  | 1,300          | 00   |                                    |      | 1,300              | 00   |              |
| A. N. Payne.....                              | Commis de 3e classe.....   | 420            | 00   |                                    |      | 420                | 00   |              |
| E. A. LeSueur.....                            | Commis temporaire, jusqu'au 30 septembre 1886.....   | 100            | 00   |                                    |      |                    |      |              |
| K. E. Falconer.....                           | do depuis le 1er août jusqu'au 31 décembre 1886 (transféré au département des postes)..... | 168            | 67   |                                    |      | 266                | 67   |              |
| <b>Total, bureau de l'inspecteur en chef.</b> |  |                |      |                                    |      |                    |      |              |
| 6,061 67                                      |  |                |      |                                    |      |                    |      |              |
| <b>DIVISION DE BARRIE.</b>                    |  |                |      |                                    |      |                    |      |              |
| D. Spry.....                                  | Inspecteur des bureaux de poste.....   | 2,200          | 00   |                                    |      |                    |      |              |
| J. Henderson.....                             | Sous-inspecteur.....   | 1,300          | 00   |                                    |      | 3,500              | 00   |              |
| J. Forsyth.....                               | Commis de 1re classe.....  | 1,300          | 00   |                                    |      | 1,300              | 00   |              |
| G. J. Mason.....                              | Commis de 2e classe.....   | 1,200          | 00   |                                    |      | 1,200              | 00   |              |
| J. Ward.....                                  | Commis de 3e classe.....   | 600            | 00   |                                    |      |                    |      |              |
| J. Powell.....                                | do.....  | 660            | 00   |                                    |      |                    |      |              |
| T. R. Boys.....                               | do.....  | 440            | 00   |                                    |      |                    |      |              |

| Nom.   | Service.                                   | Appointements. |      | Service de nuit et frais de route. |      | Total des classes. |      | Grand total. |
|--|--|----------------|------|------------------------------------|------|--------------------|------|--------------|
|  |  | \$             | cts. | \$                                 | cts. | \$                 | cts. |              |
| <b>Message.</b>  |  |                |      |                                    |      |                    |      |              |
| J. Harris.....   | Total, bureau de l'inspecteur, Barrie..... | 520            | 00   |                                    |      | 520                | 00   | 8,120 00     |
| <b>SERVICE DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.</b>                |  |                |      |                                    |      |                    |      |              |
| A. McCarthy.....   | Premier courrier sur chemins de fer.....   | 1,500          | 00   |                                    |      |                    |      |              |
| P. Hynes.....  | do.....                                    | 960            | 00   |                                    |      | 119                | 30   |              |
| W. Stokes.....   | do.....                                    | 680            | 00   |                                    |      | 161                | 60   |              |
| M. E. Kelly.....   | do.....                                    | 800            | 00   |                                    |      | 230                | 30   |              |
| J. S. Leslie.....  | do.....                                    | 400            | 00   |                                    |      | 91                 | 90   |              |
| R. Murray.....   | do.....                                    | 800            | 00   |                                    |      | 185                | 60   |              |
| J. O'Connor.....   | do.....                                    | 720            | 00   |                                    |      | 181                | 10   |              |
| E. J. Skelly.....  | do.....                                    | 720            | 00   |                                    |      | 160                | 60   |              |
| T. Martin.....   | do.....                                    | 720            | 00   |                                    |      | 160                | 10   |              |
| T. Mason.....  | do.....                                    | 720            | 00   |                                    |      | 117                | 70   |              |
| J. H. Bennett.....   | do.....                                    | 720            | 00   |                                    |      | 145                | 90   |              |
| T. Dunn.....   | do.....                                    | 720            | 00   |                                    |      | 116                | 90   |              |
| M. Maloney.....  | do.....                                    | 720            | 00   |                                    |      | 190                | 10   |              |
| C. J. Legate.....  | do.....                                    | 680            | 00   |                                    |      |                    |      |              |
| J. D. Cunningham.....  | do.....                                    | 520            | 00   |                                    |      | 177                | 30   |              |
| J. J. Golden.....  | do.....                                    | 520            | 00   |                                    |      | 105                | 30   |              |
| L. P. McDonald.....  | do.....                                    | 520            | 00   |                                    |      | 36                 | 20   |              |
| C. Ferson.....   | do.....                                    | 520            | 00   |                                    |      | 165                | 80   |              |
| P. J. Duffy.....   | do.....                                    | 520            | 00   |                                    |      | 189                | 80   |              |
| T. J. Atkins.....  | do.....                                    | 520            | 00   |                                    |      | 183                | 00   |              |
| W. Leadley.....  | do.....                                    | 503            | 34   |                                    |      | 166                | 30   |              |
| W. H. Swan.....  | do.....                                    | 503            | 34   |                                    |      | 116                | 00   |              |
| J. McL. Hartley.....   | do.....                                    | 224            | 51   |                                    |      | 57                 | 20   |              |
| A. C. McKenzie.....  | do.....                                    | 219            | 35   |                                    |      | 48                 | 80   |              |
| R. Johnson.....  | do.....                                    | 194            | 28   |                                    |      | 36                 | 70   |              |
| <b>Total, service des malles par chemins de fer, Barrie.</b> |  |                |      |                                    |      |                    |      |              |
| 15,434 36  |  |                |      |                                    |      |                    |      |              |
| <b>DIVISION DE KINGSTON.</b>                                 |  |                |      |                                    |      |                    |      |              |
| G. E. Griffin.....   | Inspecteur des bureaux de poste.....       | 2,400          | 00   |                                    |      |                    |      |              |
| A. Jones.....  | Sous-inspecteur.....                       | 1,300          | 00   |                                    |      |                    |      |              |
| 3,700 00   |  |                |      |                                    |      |                    |      |              |

ÉTAT N° 3, A.—DÉTAILS des paiements faits pour appoint., etc., en Ontario, pend. l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.   | Service.   | Appointe-<br>ments. | Service de<br>nuit et frais<br>de route. | Total<br>des<br>classes. | Grand<br>total. |
|--|--|---------------------|--|--------------------------|-----------------|
|  |  | \$ cts.             | \$ cts.                                  | \$ cts.                  | \$ cts.         |
| <b>DIVISION DE KINGSTON—Fin.</b>                       |  |                     |  |                          |                 |
| J. Meagher   | Commis de 2e classe  | 1,200 00            | 42 30                                    | 3,515 00                 | 7,215 00        |
| J. E. Hopkirk  | do   | 1,200 00            | 183 00                                   |                          |                 |
| P. H. Macarow  | do   | 1,115 00            | 96 95                                    |                          |                 |
| Total, inspecteur des bureaux de poste, Kingston       |  |                     |  |                          |                 |
| <b>SERVICE DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.</b>          |  |                     |  |                          |                 |
| F. Scobell   | Commis sur chemin de fer, 2e classe, jusqu'au 30 septembre 1886 (décédé) | 180 00              | 42 30                                    | 2,094 03                 |                 |
| H. F. Ketcheson  | do depuis le 1er octobre 1886 (transféré du bureau de poste de Kingston) | 623 34              | 183 00                                   |                          |                 |
| J. L. Renton   | do depuis le 1er décembre 1886 (transféré de la division de Winnipeg)    | 450 00              | 96 95                                    |                          |                 |
| J. H. P. BROWN   | do   | 373 34              | 85 10                                    |                          |                 |
| J. Howland   | do 3e classe   | 543 32              | 98 60                                    |                          |                 |
| D. J. Walker   | do   | 498 67              | 146 90                                   |                          |                 |
| W. J. Doherty  | do   | 493 34              | 143 80                                   |                          |                 |
| J. D. Sherman  | do jusqu'au 30 novembre 1886 (transféré de la division de Winnipeg)      | 200 00              | 47 00                                    |                          |                 |
| J. R. Sayers   | do   | 480 00              | 132 80                                   |                          |                 |
| M. McKinnon  | do depuis le 3 août 1886   | 437 42              | 136 70                                   |                          |                 |
|  |  | 4,277 43            | 1,110 15                                 |                          |                 |
| Total, service des malles par chemins de fer, Kingston |  |                     |  |                          |                 |
| <b>DIVISION DE LONDON:</b>                             |  |                     |  |                          |                 |
| R. W. Barker   | Inspecteur des bureaux de poste  | 2,400 00            |  |                          |                 |
| C. Fisher  | Sous-inspecteur  | 1,500 00            |  |                          |                 |
| Total, Division de London                              |  |                     |  |                          |                 |
| <b>DIVISION DE LONDON:</b>                             |  |                     |  |                          |                 |
| Total, service des malles par chemins de fer, Kingston |  |                     |  |                          |                 |

| Nom.   | Service.                                | Appointe-<br>ments. | Service de<br>nuit et frais<br>de route. | Total<br>des<br>classes. | Grand<br>total. |
|--|---|---------------------|--|--------------------------|-----------------|
|  |   | \$ cts.             | \$ cts.                                  | \$ cts.                  | \$ cts.         |
| <b>DIVISION DE LONDON:</b>                             |   |                     |  |                          |                 |
| A. Thomson   | Commis de 1re classe                    | 1,400 00            |  |                          |                 |
| W. Blair   | do 2e classe                            | 1,000 00            |  |                          |                 |
| F. W. Matthews   | do                                      | 950 00              |  |                          |                 |
| R. G. Mercer   | do 3e do                                | 800 00              |  |                          |                 |
| G. Hampton   | do                                      | 800 00              |  |                          |                 |
| J. Johnson   | do                                      | 540 00              |  |                          |                 |
| R. McNeil  | Messageur                               | 520 00              |  |                          |                 |
| Total, bureau de l'inspecteur, London                  |   |                     |  |                          |                 |
| <b>SERVICE DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.</b>          |   |                     |  |                          |                 |
| A. G. McWhinney  | Premier courrier sur chemins de fer     | 1,473 80            | 37 30                                    |                          |                 |
| P. Purdon  | Courrier sur chemins de fer, 1re classe | 960 00              | 189 60                                   |                          |                 |
| J. Wynn  | do                                      | 960 00              | 181 40                                   |                          |                 |
| B. D. D. Robison                                       | do                                      | 960 00              | 130 10                                   |                          |                 |
| W. Mathews   | do                                      | 960 00              | 140 50                                   |                          |                 |
| J. G. Wright   | do                                      | 960 00              | 190 90                                   |                          |                 |
| H. Cousins   | do                                      | 960 00              | 165 40                                   |                          |                 |
| T. J. Essex  | do                                      | 960 00              | 144 20                                   |                          |                 |
| J. Yorick  | do                                      | 960 00              | 189 10                                   |                          |                 |
| W. Mitchell  | do                                      | 960 00              | 195 90                                   |                          |                 |
| W. Edgar   | do                                      | 960 00              | 159 50                                   |                          |                 |
| T. J. O'Meara  | do                                      | 960 00              | 178 10                                   |                          |                 |
| Total, service des malles par chemins de fer, Kingston |   |                     |  |                          |                 |
| <b>DIVISION DE LONDON:</b>                             |   |                     |  |                          |                 |
| R. P. Wright   | do 2e classe                            | 800 00              | 241 10                                   |                          |                 |
| J. Flynn   | do                                      | 800 00              | 176 90                                   |                          |                 |
| J. Mitchell  | do                                      | 800 00              | 131 50                                   |                          |                 |
| J. W. McLaren  | do                                      | 733 33              | 124 40                                   |                          |                 |
| J. J. Doyle  | do                                      | 720 00              | 167 10                                   |                          |                 |
| W. D. Tye  | do                                      | 720 00              | 175 30                                   |                          |                 |
| J. F. Scannlan   | do                                      | 720 00              | 97 00                                    |                          |                 |
| E. O. B. Rogers  | do                                      | 730 00              | 239 20                                   |                          |                 |
| J. L. G. Elliott                                       | do                                      | 730 00              | 114 00                                   |                          |                 |
| W. Cousins   | do                                      | 673 23              | 106 90                                   |                          |                 |
| W. A. Cleary   | do                                      | 809 03              | 94 50                                    |                          |                 |
| F. A. Gemmill  | do                                      | 726 66              | 216 20                                   |                          |                 |
| J. M. Farrow   | do                                      | 640 00              | 124 10                                   |                          |                 |
| J. G. L. DeWagon                                       | do                                      | 640 00              | 167 20                                   |                          |                 |
| A. J. Coulter  | do                                      | 640 00              | 241 40                                   |                          |                 |
| D. J. McLaughlin                                       | do                                      | 610 00              | 181 80                                   |                          |                 |
| J. P. Casgrain   | do                                      | 610 00              | 181 80                                   |                          |                 |
| Total, Division de London                              |   |                     |  |                          |                 |
| Total, service des malles par chemins de fer, Kingston |   |                     |  |                          |                 |







ETAT N° 3, A.—Détails des paiements faits pour appoint., etc., en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Service.  | Appointements. |       | Service de route. |       | Total des classes. |       | Grand total. |       |  |
|---|---|----------------|-------|-------------------|-------|--------------------|-------|--------------|-------|--|
|   |   | \$             | cts.  | \$                | cts.  | \$                 | cts.  | \$           | cts.  |  |
| <b>DIV. DE TORONTO.—SERVICE DES MALLES PAR CHEM. DE FER.—Fin.</b> |   |                |       |                   |       |                    |       |              |       |  |
| C. Coleman  | Courrier sur chemins de fer, 3e classe, jusqu'au 31 décembre 1886 (démisionnaire) | 280            | 00    | 207               | 32    | 280                | 00    | 207          | 32    |  |
| G. M. Harris  | do  | 520            | 00    | 196               | 20    | 520                | 00    | 196          | 20    |  |
| J. Pringle  | do  | 520            | 00    | 187               | 60    | 520                | 00    | 187          | 60    |  |
| F. O. Clarke  | do  | 520            | 00    | 285               | 75    | 520                | 00    | 285          | 75    |  |
| W. Smellie  | do  | 520            | 00    | 177               | 75    | 520                | 00    | 177          | 75    |  |
| W. J. Little  | do  | 520            | 00    | 304               | 27    | 520                | 00    | 304          | 27    |  |
| W. J. F. Reel   | do  | 520            | 00    | 176               | 40    | 520                | 00    | 176          | 40    |  |
| W. J. Ramsay  | do  | 520            | 00    | 154               | 80    | 520                | 00    | 154          | 80    |  |
| W. Richardson   | do  | 496            | 67    | 82                | 80    | 496                | 67    | 82           | 80    |  |
| J. T. Mollard   | do  | 480            | 00    | 118               | 20    | 480                | 00    | 118          | 20    |  |
| A. J. Gheyne  | do  | 480            | 00    | 174               | 80    | 480                | 00    | 174          | 80    |  |
| W. E. Wiley   | do  | 360            | 00    | 166               | 18    | 360                | 00    | 166          | 18    |  |
| H. F. Dinning   | do  | 360            | 00    | 112               | 15    | 360                | 00    | 112          | 15    |  |
| M. W. Sloan   | do  | 160            | 00    | 85                | 35    | 160                | 00    | 85           | 35    |  |
| T. Patterson  | do  | 180            | 00    | 33                | 70    | 180                | 00    | 33           | 70    |  |
| H. P. Thompson  | do  | 80             | 00    | 18                | 20    | 80                 | 00    | 18           | 20    |  |
| A. McGill   | do  | 40             | 00    | 15                | 80    | 40                 | 00    | 15           | 80    |  |
| W. J. Meagher   | do  | 480            | 00    | 108               | 70    | 480                | 00    | 108          | 70    |  |
| R. Y. Ellis   | do  | 470            | 00    | .....             | ..... | 470                | 00    | .....        | ..... |  |
| J. Davis  | do  | 500            | 00    | .....             | ..... | 500                | 00    | .....        | ..... |  |
| J. F. Harper  | do  | 400            | 00    | .....             | ..... | 400                | 00    | .....        | ..... |  |
| A. Scholes  | do  | 150            | 00    | .....             | ..... | 150                | 00    | .....        | ..... |  |
| M. Lawless  | do  | 37,495         | 78    | 11,746            | 07    | 37,495             | 78    | 11,746       | 07    |  |
| M. Sullivan   | do  | .....          | ..... | .....             | ..... | .....              | ..... | .....        | ..... |  |
| Total, service par chemins de fer, Toronto.....                   |   |                |       |                   |       |                    |       |              |       |  |
| Grand total à reporter.....                                       |   |                |       |                   |       |                    |       |              |       |  |
|   |   | 160,197        | 08    | 31,113            | 64    | 160,197            | 08    | 31,113       | 64    |  |
|   |   | 49,241         | 85    | 191,310           | 72    | 49,241             | 85    | 191,310      | 72    |  |

ETAT N° 3, A.—Détails des paiements faits pour appoint., etc., en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.          | Service.  | Appointe-<br>ments. | Total<br>des<br>classes. | Grand<br>total. |
|---------------|---|---------------------|--------------------------|-----------------|
|               |   |                     |                          |                 |
|               | Report  |                     |                          |                 |
|               | <b>BUREAU DE POSTE DE BELLEVILLE.</b>                 |                     |                          |                 |
| J. H. Meecham | Maitre de poste                                       | 1,400 00            |                          |                 |
| J. Reid       | Sous-maitre de poste, jusqu'au 30 avril 1887 (décédé) | 916 67              | 2,316 67                 |                 |
| T. Duncan     | Commis de 2e classe                                   | 950 00              |                          |                 |
| A. Gillen     | do 3e classe  | 680 00              |                          |                 |
| S. W. Lazier  | do  | 480 00              |                          |                 |
| W. B. Walker  | do  | 480 00              |                          |                 |
| L. M. Newbery | do  | 470 00              |                          |                 |
| W. J. Embury  | do  | 460 00              |                          |                 |
| J. J. Lynch   | do  | 420 00              | 3,820 00                 |                 |
| E. Doyle      | Commis temporaire, depuis le 20 avril 1887            | 78 48               | 78 48                    |                 |
|               | Total, bureau de poste de Belleville                  |                     |                          | 6,215 16        |
|               | <b>BUREAU DE POSTE DE HAMILTON.</b>                   |                     |                          |                 |
| H. N. Case    | Maitre de poste                                       | 2,400 00            |                          |                 |
| H. Colbeck    | Sous-maitre de poste                                  | 1,800 00            | 4,200 00                 |                 |
| H. A. Eager   | Commis de 1re classe                                  | 1,300 00            | 1,300 00                 |                 |
| T. Burns      | Commis de 2e classe                                   | 1,200 00            |                          |                 |
| G. H. Bull    | do  | 875 00              |                          |                 |
| G. Ross       | do  | 875 00              | 3,150 00                 |                 |
| A. O. Crisp   | Commis de 3e classe                                   | 800 00              |                          |                 |
| J. S. Mathews | do  | 800 00              |                          |                 |
| E. H. Dunnett | do  | 800 00              |                          |                 |
| B. F. Barber  | do  | 800 00              |                          |                 |

État N° 3, A.—Détails des paiements faits pour appoint., etc., en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.                                 | Service.                  | Appointe-<br>ments. | Total<br>des<br>classes. |      | Grand<br>total. |
|--------------------------------------|---------------------------|---------------------|--------------------------|------|-----------------|
|                                      |                           |                     | \$                       | cts. |                 |
| <b>BUREAU POSTE DE HAMILTON—Fin.</b> |                           |                     |                          |      |                 |
| W. R. Ecclestone.                    | Commis de 3e classe       | 720 00              |                          |      |                 |
| H. Dinne                             | do                        | 720 00              |                          |      |                 |
| P. J. O'Donnell                      | do                        | 720 00              |                          |      |                 |
| R. Fitzgerald                        | do                        | 670 00              |                          |      |                 |
| W. Flynn                             | do                        | 670 00              |                          |      |                 |
| D. D. Campbell                       | do                        | 600 00              |                          |      |                 |
| W. L. Waterman                       | do                        | 570 00              |                          |      |                 |
| H. Hill                              | do                        | 560 00              |                          |      |                 |
| J. A. Webber                         | do                        | 560 00              |                          |      |                 |
| H. E. P. Filgiano                    | do                        | 510 00              |                          |      |                 |
| O. Judd                              | do                        | 500 00              |                          |      |                 |
| O. Beatty                            | do                        | 480 00              |                          |      |                 |
| J. R. Menden                         | do                        | 480 00              |                          |      |                 |
| J. E. B. Mackay                      | do                        | 460 00              |                          |      |                 |
| J. O. McCullough                     | do                        | 343 01              |                          |      |                 |
| R. J. Harron                         | do                        | 400 00              |                          |      |                 |
| G. Smith                             | do                        | 400 09              |                          |      |                 |
| R. S. Miller                         | do                        | 366 67              |                          |      |                 |
| W. P. McCawley                       | do                        |                     | 13,919                   | 68   |                 |
| J. H. C. Dempsey                     | do                        |                     |                          |      |                 |
| J. Murphy                            | Surintendant des facteurs | 630 00              |                          |      |                 |
| T. E. S. Austin                      | Facteur                   | 600 00              |                          |      |                 |
| J. Gore                              | do                        | 600 00              |                          |      |                 |
| H. Fearside                          | do                        | 600 00              |                          |      |                 |
| W. G. Fooks                          | do                        | 600 00              |                          |      |                 |
| H. M. Oakes                          | do                        | 600 00              |                          |      |                 |
| C. W. W. Fielding                    | do                        | 600 00              |                          |      |                 |
| J. Wilson                            | do                        | 609 00              |                          |      |                 |
| R. Gardner                           | do                        | 388 71              |                          |      |                 |
| R. Stratton                          | do                        | 600 00              |                          |      |                 |
| J. Angus                             | do                        | 490 00              |                          |      |                 |
| W. Rennie                            | do                        | 507 50              |                          |      |                 |
| C. Ansey                             | do                        | 467 50              |                          |      |                 |
| D. C. Dowrie                         | do                        | 442 50              |                          |      |                 |
|                                      |                           |                     | 13,919                   | 68   |                 |

|  |   |          |        |    |           |
|--|---|----------|--------|----|-----------|
| A. Griffin                               | do  | 420 00   |        |    |           |
| W. Daws                                  | do  | 420 00   |        |    |           |
| W. H. James                              | do  | 420 00   |        |    |           |
| E. Frank                                 | do  | 420 00   |        |    |           |
| J. W. North                              | do  | 366 94   |        |    |           |
| C. H. Stickle                            | do  | 420 00   |        |    |           |
| G. Springate                             | do  | 420 00   |        |    |           |
| M. Dawson                                | do  | 420 00   |        |    |           |
| E. Savier                                | do  | 362 50   |        |    |           |
| W. A. Mundy                              | do  | 375 00   |        |    |           |
| W. Strongman                             | do  | 375 00   |        |    |           |
| W. Lawrence                              | do  | 104 51   |        |    |           |
| J. Charlton                              | do  | 74 51    |        |    |           |
| J. Phillips                              | do  | 104 51   |        |    |           |
| J. H. Faulkner                           | do  | 104 51   |        |    |           |
| G. P. Hanlon                             | do  | 104 51   |        |    |           |
| J. R. Thomas                             | do  | 104 51   |        |    |           |
|  |   |          | 13,393 | 69 |           |
| R. M. Macdonald                          | Facteur temporaire, depuis le 17 mars 1887    | 104 51   |        |    |           |
| W. Nunn                                  | do  | 14 00    |        |    |           |
|  |   |          | 118    | 51 |           |
| D. Walsh                                 | Messageur                                     | 570 00   |        |    |           |
| J. Strous                                | do  | 313 55   |        |    |           |
|  |   |          | 883    | 55 |           |
|  |   |          |        |    | 36,986 43 |
| <b>Total, bureau de poste d'Hamilton</b> |   |          |        |    |           |
| <b>BUREAU DE POSTE DE KINGSTON.</b>      |   |          |        |    |           |
| J. Shannon                               | Maitre de poste                               | 2,000 00 |        |    |           |
| W. Shannon                               | Sous-maitre de poste                          | 1,400 00 |        |    |           |
|  |   |          | 3,400  | 00 |           |
| J. Kelly                                 | Commis de 1re classe                          | 1,300 00 |        |    |           |
|  |   |          | 1,300  | 00 |           |
| R. T. Burns                              | do 2e classe                                  | 1,200 00 |        |    |           |
|  |   |          | 1,200  | 00 |           |
| J. G. Strachan                           | do 3e classe                                  | 800 00   |        |    |           |
| W. S. Smyth                              | do  | 800 00   |        |    |           |
| J. P. Pense                              | do  | 720 00   |        |    |           |
| J. McBride                               | do  | 660 00   |        |    |           |
| J. L. Renton                             | do  | 150 00   |        |    |           |
| F. C. Voigt                              | do  | 328 67   |        |    |           |
| F. Macdonald                             | do  | 800 00   |        |    |           |
| R. J. D'Arcy                             | do  | 480 00   |        |    |           |
| T. Moore                                 | do  | 400 00   |        |    |           |
| W. J. O'Reilly                           | do  | 399 00   |        |    |           |
|  |   |          | 5,585  | 67 |           |
| A. J. Chamberlain                        | Commis temporaire, depuis le 1er octobre 1886 | 300 00   |        |    |           |

ETAT No 3, A.—Détails des paiements faits pour appoint., etc., en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.                                      | Service.             | Appointe-<br>ments. | Total<br>des<br>classes. | Grand<br>total. |
|---|----------------------|---------------------|--------------------------|-----------------|
|   |                      | \$ cts.             | \$ cts.                  | \$ cts.         |
| <b>BUREAU DE POSTE DE KINGSTON—Fin.</b>   |                      |                     |                          |                 |
| A. H. Miller                              | Facteur              | 555 00              |                          |                 |
| J. Collins                                | do                   | 515 00              |                          |                 |
| R. Lewers                                 | do                   | 420 00              |                          |                 |
| P. J. Howland                             | do                   | 405 00              |                          |                 |
| R. Gilmour                                | do                   | 383 50              |                          |                 |
| R. Kearns                                 | do                   | 367 50              |                          |                 |
| W. Neill                                  | do                   | 360 00              |                          |                 |
| H. Dunbar                                 | Messageur            | 570 00              | 3,005 00                 |                 |
| <b>Total, bureau de poste de Kingston</b> |                      |                     |                          |                 |
| <b>BUREAU DE POSTE DE LONDON.</b>         |                      |                     |                          |                 |
| R. J. C. Dawson                           | Maitre de poste      | 2,200 00            |                          |                 |
| J. D. Sharman                             | Sous-maitre de poste | 1,600 00            | 3,800 00                 |                 |
| <b>Commis de 1re classe</b>               |                      |                     |                          |                 |
| H. D. Dalton                              | do                   | 1,300 00            | 1,300 00                 |                 |
| <b>do 2e classe</b>                       |                      |                     |                          |                 |
| J. Hunter                                 | do                   | 1,200 00            | 1,200 00                 |                 |
| B. F. Mathews                             | do                   | 1,200 00            | 1,200 00                 |                 |
| O. Hevey                                  | do                   | 987 50              | 3,387 50                 |                 |
| <b>do 3e classe</b>                       |                      |                     |                          |                 |
| C. J. N. Shanly                           | do                   | 800 00              | 800 00                   |                 |
| J. Ward                                   | do                   | 800 00              | 800 00                   |                 |
| A. E. Ashton                              | do                   | 770 00              | 770 00                   |                 |
| N. McNeil                                 | do                   | 640 00              | 640 00                   |                 |
| L. Lawless                                | do                   | 640 00              | 640 00                   |                 |
| W. Nicholls                               | do                   | 560 00              | 560 00                   |                 |
| F. O. Wheeler                             | do                   | 560 00              | 560 00                   |                 |
| W. H. Skinner                             | do                   | 560 00              | 560 00                   |                 |
| R. A. Gunn                                | do                   | 560 00              | 560 00                   |                 |
| J. O'Meara                                | do                   | 560 00              | 560 00                   |                 |
| J. P. Murray                              | do                   | 510 00              | 510 00                   |                 |
| <b>15,360 67</b>                          |                      |                     |                          |                 |

|  |   |          |           |  |
|--|---|----------|-----------|--|
| A. Carrothers  | do  | 500 00   |           |  |
| F. J. Davinay  | do  | 470 00   |           |  |
| J. E. Percival                                       | do  | 440 00   | 8,610 00  |  |
| <b>Surintendant des facteurs</b>                     |   |          |           |  |
| M. Haystead  | Facteur (suspendu du 1er au 7 septembre 1886) | 700 00   |           |  |
| J. Kennedy   | do  | 588 34   |           |  |
| J. Denahy  | do  | 600 00   |           |  |
| J. N. Beattie  | do  | 600 00   |           |  |
| G. Hilton  | do  | 600 00   |           |  |
| J. A. Sreaton  | do  | 600 00   |           |  |
| G. Evans   | do  | 600 00   |           |  |
| W. S. Short  | do  | 507 50   |           |  |
| J. Ward  | do  | 467 50   |           |  |
| F. W. Herringham                                     | do  | 450 00   |           |  |
| T. B. Ryan   | do  | 450 00   |           |  |
| P. Phillips  | do  | 350 00   |           |  |
| T. W. Bardlett                                       | do  | 430 00   |           |  |
| J. Wilson  | do  | 430 00   |           |  |
| T. Phair   | do  | 390 83   |           |  |
| F. Poncy   | do  | 420 00   |           |  |
| R. Walsh   | do  | 412 50   |           |  |
| M. J. Matland  | do  | 412 50   |           |  |
| John Cushing   | do  | 390 00   |           |  |
| W. F. Southport                                      | do  | 392 50   |           |  |
| James Gushing  | do  | 360 00   |           |  |
| J. Nicholson   | do  | 162 58   | 11,461 67 |  |
| W. O. Hiscott  | do  | 30 00    |           |  |
| <b>Facteur temporaire, depuis le 19 janvier 1887</b> |   |          |           |  |
| J. Wood  | do  | 600 00   | 192 58    |  |
| C. C. Reed   | do  | 600 00   |           |  |
| <b>Facteur bottier</b>                               |   |          |           |  |
| J. W. Kern   | do  | 600 00   | 1,200 00  |  |
| E. Wright  | do  | 600 00   |           |  |
| <b>Messageur</b>                                     |   |          |           |  |
| M. O'Meara   | do  | 600 00   | 612 00    |  |
| E. Lacey   | do  | 12 00    |           |  |
| <b>Total, bureau de poste de London</b>              |   |          |           |  |
| <b>30,663 75</b>                                     |   |          |           |  |
| <b>BUREAU DE POSTE D'OTTAWA.</b>                     |   |          |           |  |
| J. A. Gouin  | Maitre de poste                               | 2,200 00 |           |  |
| F. Hawken  | Sous-maitre de poste                          | 1,800 00 | 4,000 00  |  |
| F. French  | Commis de 1re classe                          | 1,300 00 | 1,300 00  |  |



ÉTAT N° 8, A.—Détails des paiements faits pour appoint, etc., en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.                                   | Service.  | Appointe-<br>ments. |      | Total<br>des<br>classes. | Grand<br>total. |
|--|---|---------------------|------|--------------------------|-----------------|
|  |   | \$                  | cts. |                          |                 |
| <b>BUREAU DE POSTE D'OTTAWA—Fin.</b>   |   |                     |      |                          |                 |
| F. A. Schultz                          | Facteur temporaire le 4 février 1887              | 146                 | 78   | 1,021 32                 |                 |
| W. Ruske                               | do depuis le 30 avril 1887                        | 61                  | 00   |                          |                 |
| W. Darcy                               | Facteur bottier                                   | 600                 | 00   | 1,200 00                 |                 |
| W. Goodwin                             | do  | 600                 | 00   |                          |                 |
| H. Duggan                              | Messenger   | 570                 | 00   | 930 00                   |                 |
| T. A. Pirrie                           | do  | 360                 | 00   |                          |                 |
| <b>Total, bureau de poste d'Ottawa</b> |   |                     |      |                          |                 |
| 41,730 27                              |   |                     |      |                          |                 |
| <b>BUREAU DE POSTE DE TORONTO.</b>     |   |                     |      |                          |                 |
| T. U. Patteson                         | Maître de poste                                   | 3,000               | 00   | 2,000 00                 |                 |
| J. Carruthers                          | Sous-maître de poste                              | 2,000               | 00   |                          |                 |
| <b>Commis de 1re classe.</b>           |   |                     |      |                          |                 |
| J. H. Davis                            | do  | 1,460               | 00   | 1,200 00                 |                 |
| A. Cooper                              | do  | 1,200               | 00   |                          |                 |
| J. Moerschelder                        | do  | 1,500               | 00   | 300 00                   |                 |
| A. Corke                               | do  | 300                 | 00   |                          |                 |
| A. G. Thompson                         | do jusqu'au 30 septembre 1886 (mis à la retraite) | 1,200               | 00   | 1,200 00                 |                 |
| R. W. Riddell                          | do  | 1,200               | 00   |                          |                 |
| <b>2e classe.</b>                      |   |                     |      |                          |                 |
| A. Harstone                            | do  | 1,200               | 00   | 1,200 00                 |                 |
| H. F. Falkner                          | do  | 1,200               | 00   |                          |                 |
| W. London                              | do  | 1,200               | 00   | 1,200 00                 |                 |
| R. E. Chadd                            | do  | 1,200               | 00   |                          |                 |
| B. Basson                              | do  | 1,200               | 00   | 1,200 00                 |                 |
| B. M. Armstrong                        | do  | 1,200               | 00   |                          |                 |
| J. Monaghan                            | do  | 1,200               | 00   | 1,200 00                 |                 |
| B. Langley                             | do  | 1,200               | 00   |                          |                 |
| R. Hassard                             | do  | 1,200               | 00   | 1,000 00                 |                 |
| A. Beatty                              | do  | 1,000               | 00   |                          |                 |

|                            |    | Appointe-<br>ments. |      | Total<br>des<br>classes. | Grand<br>total. |
|----------------------------|----|---------------------|------|--------------------------|-----------------|
|                            |    | \$                  | cts. |                          |                 |
| <b>Commis de 3e classe</b> |    |                     |      |                          |                 |
| Middleton T. A.            | do | 950                 | 00   | 900 00                   |                 |
| W. Macpherson              | do | 900                 | 00   |                          |                 |
| J. Gorman                  | do | 800                 | 00   | 800 00                   |                 |
| A. Curran                  | do | 800                 | 00   |                          |                 |
| W. H. Douglas              | do | 500                 | 00   | 800 00                   |                 |
| J. Dunbar                  | do | 800                 | 00   |                          |                 |
| H. S. Allen                | do | 800                 | 00   | 800 00                   |                 |
| J. Gallagher               | do | 800                 | 00   |                          |                 |
| J. H. Scott                | do | 800                 | 00   | 770 00                   |                 |
| H. Boulter                 | do | 770                 | 00   |                          |                 |
| W. Bonnick                 | do | 720                 | 00   | 670 00                   |                 |
| R. Thompson                | do | 670                 | 00   |                          |                 |
| R. A. Aymong               | do | 620                 | 00   | 580 00                   |                 |
| G. A. Thomas               | do | 580                 | 00   |                          |                 |
| M. E. Hynes                | do | 580                 | 00   | 560 00                   |                 |
| W. J. Newall               | do | 560                 | 00   |                          |                 |
| J. R. Fraser               | do | 560                 | 00   | 560 00                   |                 |
| J. Aikins                  | do | 560                 | 00   |                          |                 |
| J. Wright                  | do | 560                 | 00   | 560 00                   |                 |
| A. E. Beatty               | do | 560                 | 00   |                          |                 |
| J. A. D. Riddell           | do | 346                 | 67   | 303 33                   |                 |
| A. Pinel                   | do | 303                 | 33   |                          |                 |
| W. E. Lemon                | do | 510                 | 00   | 510 00                   |                 |
| M. Macdonald               | do | 510                 | 00   |                          |                 |
| M. Boyd                    | do | 510                 | 00   | 510 00                   |                 |
| J. K. Johnstone            | do | 510                 | 00   |                          |                 |
| W. Arthur                  | do | 510                 | 00   | 45 16                    |                 |
| J. Rutherford              | do | 45                  | 16   |                          |                 |
| J. Grandfield              | do | 510                 | 00   | 510 00                   |                 |
| A. McIntyre                | do | 510                 | 00   |                          |                 |
| W. Riddell                 | do | 710                 | 00   | 510 00                   |                 |
| R. A. Pridham              | do | 510                 | 00   |                          |                 |
| J. Kirkpatrick             | do | 180                 | 00   | 800 00                   |                 |
| R. Pridham                 | do | 800                 | 00   |                          |                 |
| J. S. Boddy                | do | 500                 | 00   | 480 00                   |                 |
| O. E. Smith                | do | 480                 | 00   |                          |                 |
| H. A. Dwyer                | do | 480                 | 00   | 480 00                   |                 |
| R. F. Durham               | do | 480                 | 00   |                          |                 |
| J. R. Briggs               | do | 480                 | 00   | 480 00                   |                 |
| R. B. Sparks               | do | 480                 | 00   |                          |                 |
| T. B. McDaniel             | do | 480                 | 00   | 480 00                   |                 |
| W. A. Hynes                | do | 480                 | 00   |                          |                 |
| E. Spencer                 | do | 480                 | 00   | 110 00                   |                 |
| T. Patterson               | do | 110                 | 00   |                          |                 |
| T. Gill                    | do | 460                 | 00   | 410 00                   |                 |
| J. A. Whiteside            | do | 410                 | 00   |                          |                 |
| J. Stoddard                | do | 640                 | 00   | 12,450 00                |                 |
| J. Gorman                  | do | 640                 | 00   |                          |                 |

ETAT N° 3, A.—Détails des paiements faits pour appoint., etc., en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.                                     | Service.  | Appointe-<br>ments. | Total<br>des<br>classes. | Grand<br>total. |
|--|---|---------------------|--------------------------|-----------------|
|  |   |                     |                          |                 |
| <b>BUREAU DE POSTE DE TORONTO—Suite.</b> |   |                     |                          |                 |
| J. Huggard                               | Commis de 3e classe.  | 430 00              |                          |                 |
| W. G. Milligan                           | do  | 430 00              |                          |                 |
| W. A. McOagne                            | do  | 420 00              |                          |                 |
| J. Gilles                                | depuis le 1er novembre 1886 (transféré au bureau de poste de Montréal)                        | 533 33              |                          |                 |
| S. Heist                                 | do  | 410 00              |                          |                 |
| J. L. Watkins                            | do  | 640 00              |                          |                 |
| J. Anderson                              | do  | 420 00              |                          |                 |
| C. Booth                                 | do  | 420 00              |                          |                 |
| E. Westman                               | depuis le 5 juillet 1886  | 395 86              |                          |                 |
| G. Pollock                               | depuis le 1er août 1886   | 420 00              |                          |                 |
| D. Lockyer                               | depuis le 27 août 1886  | 338 71              |                          |                 |
| R. Sparks                                | stagiaire depuis le 1er octobre '86 et facteur jusqu'à cette date.                            | 426 77              |                          |                 |
| W. W. Thompson                           | do d'absence sans appoint. depuis le 5 jusqu'au 30 juin 1887                                  | 210 10              |                          |                 |
| L. J. Sauter                             | do depuis le 11 octobre 1886  | 289 84              |                          |                 |
| J. McCallless                            | do depuis le 1er janvier 1887 et facteur jusqu'à cette date.                                  | 475 00              |                          |                 |
| W. H. Oaniff                             | do depuis le 4 février 1887   | 163 10              | 31,187 10                |                 |
| C. W. James                              | Commis temporaire, depuis le 9 fév. '87; aussi depuis le 16 déc. '86, jusqu'au 15 janvier '87 | 190 48              |                          |                 |
| J. A. Austin                             | do depuis le 16 décembre 1886, jusqu'au 15 janvier 1887                                       | 33 34               |                          |                 |
| F. H. Campbell                           | do do do  | 33 34               |                          |                 |
| C. Cross                                 | do do do  | 33 34               |                          |                 |
| F. W. Spink                              | do do do  | 33 34               |                          |                 |
| F. C. Oxenham                            | do do do  | 33 34               |                          |                 |
| A. Martin                                | do depuis le 15 juin 1887   | 17 78               |                          |                 |
| A. McGee                                 | do do   | 17 78               |                          |                 |
| T. D. Gould                              | do depuis le 16 juin 1887   | 16 67               | 409 41                   |                 |
| <b>Facteur.</b>                          |   |                     |                          |                 |
| J. Clode                                 | do  | 600 00              |                          |                 |
| W. Foster                                | do  | 600 00              |                          |                 |
| A. Packman                               | do  | 600 00              |                          |                 |
| C. Reeves                                | do  | 600 00              |                          |                 |
| W. Kenny                                 | do  | 600 00              |                          |                 |
| J. Barnes                                | do  | 600 00              |                          |                 |
| M. Coffey                                | do  | 600 00              |                          |                 |
| T. Curley                                | do  | 600 00              |                          |                 |

|                   |         |        |  |  |
|-------------------|---------|--------|--|--|
| J. H. Weatherbee  | Facteur | 600 00 |  |  |
| G. Yates          | do      | 600 00 |  |  |
| J. Williams       | do      | 600 00 |  |  |
| J. Stewart        | do      | 600 00 |  |  |
| W. Sargent        | do      | 460 60 |  |  |
| M. Sullivan       | do      | 600 00 |  |  |
| O. N. Moore       | do      | 600 00 |  |  |
| O. Oulross        | do      | 600 00 |  |  |
| J. E. Cuthbertson | do      | 530 00 |  |  |
| E. Murphy         | do      | 532 50 |  |  |
| T. Beale          | do      | 565 00 |  |  |
| J. Marks          | do      | 515 00 |  |  |
| J. Crawford       | do      | 507 50 |  |  |
| T. Berney         | do      | 507 50 |  |  |
| R. Hodgins        | do      | 507 50 |  |  |
| R. Jamieson       | do      | 490 00 |  |  |
| J. Askin          | do      | 475 00 |  |  |
| J. Gordon         | do      | 487 50 |  |  |
| W. Kimbri         | do      | 487 50 |  |  |
| R. Gardiner       | do      | 437 50 |  |  |
| D. Fleck          | do      | 437 50 |  |  |
| R. Darglan        | do      | 420 00 |  |  |
| W. S. Parry       | do      | 420 00 |  |  |
| A. C. Jackson     | do      | 420 00 |  |  |
| S. R. Kirkpatrick | do      | 420 00 |  |  |
| O. Kennedy        | do      | 420 00 |  |  |
| B. Rowell         | do      | 420 00 |  |  |
| J. H. Watson      | do      | 420 00 |  |  |
| A. H. Meadows     | do      | 420 00 |  |  |
| F. Kirk           | do      | 420 00 |  |  |
| W. H. Langstone   | do      | 420 00 |  |  |
| S. Reid           | do      | 420 00 |  |  |
| C. E. Swat        | do      | 420 00 |  |  |
| W. R. Woodcock    | do      | 420 00 |  |  |
| T. Haycock        | do      | 412 50 |  |  |
| W. J. Platt       | do      | 405 00 |  |  |
| A. McKenzie       | do      | 405 00 |  |  |
| H. T. King        | do      | 397 50 |  |  |
| H. R. Atkinson    | do      | 397 50 |  |  |
| Thos. Smith       | do      | 195 00 |  |  |
| D. B. Tennant     | do      | 397 50 |  |  |
| W. J. Manley      | do      | 390 00 |  |  |
| R. Weir           | do      | 390 00 |  |  |
| W. O. McNair      | do      | 386 00 |  |  |
| Theo. Smith       | do      | 386 00 |  |  |
| H. G. Ellis       | do      | 386 56 |  |  |
| E. Meadows        | do      | 390 00 |  |  |
| J. Butler         | do      | 390 00 |  |  |

ETAT N° 3, A.—Détails des paiements faits pour appoint., etc, en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.                                   | Service.   | Appointe-<br>ments. | Total<br>des<br>classes. | Grand<br>total. |  |  |
|--|--|---------------------|--------------------------|-----------------|--|--|
|  |  | \$ cts.             | \$ cts.                  | \$ cts.         |  |  |
| <b>BUREAU DE POSTE DE TORONTO—Fin.</b> |  |                     |                          |                 |  |  |
| J. A. Baxter                           | Facteur  | 380 00              | 34,947 85                | 1,860 00        |  |  |
| J. A. McMordie                         | do   | 380 00              |                          |                 |  |  |
| J. A. Ingram                           | do   | 380 00              |                          |                 |  |  |
| W. Cummins                             | do   | 380 00              |                          |                 |  |  |
| F. F. Hyatt                            | do   | 382 50              |                          |                 |  |  |
| J. Reid                                | do   | 370 50              |                          |                 |  |  |
| N. A. Gosd                             | do   | 375 00              |                          |                 |  |  |
| J. Prety                               | do   | 375 00              |                          |                 |  |  |
| G. Hurst                               | do   | 367 50              |                          |                 |  |  |
| H. R. Allen                            | do   | 367 50              |                          |                 |  |  |
| J. Rodgers                             | do   | 367 50              |                          |                 |  |  |
| H. A. Ashmead                          | do   | 380 00              |                          |                 |  |  |
| G. Thompson                            | do   | 380 00              |                          |                 |  |  |
| A. W. Rupert                           | do   | 330 00              |                          |                 |  |  |
| R. Mitchell                            | do   | 363 00              |                          |                 |  |  |
| J. Knowlton                            | do   | 260 00              |                          |                 |  |  |
| W. Burns                               | do   | 360 00              |                          |                 |  |  |
| J. Wood                                | do   | 315 48              |                          |                 |  |  |
| J. Galbraith                           | do   | 251 61              |                          |                 |  |  |
| R. A. Granger                          | do   | 249 67              |                          |                 |  |  |
| E. Stewart                             | do   | 147 54              |                          |                 |  |  |
| B. Spoor                               | do   | 185 49              |                          |                 |  |  |
| J. H. Spence                           | do   | 165 00              |                          |                 |  |  |
| .....                                  |  |                     |                          |                 |  |  |
| J. W. Adam                             | Facteur temporaire depuis le 16 décembre 1886 jusqu'au 15 janvier 1887 | 30 00               |                          |                 |  |  |
| A. Day                                 | do   | 30 00               |                          |                 |  |  |
| R. Reynolds                            | do   | 30 00               |                          |                 |  |  |
| W. D. Moore                            | do   | 30 00               |                          |                 |  |  |
| F. Richards                            | do   | 60 00               |                          |                 |  |  |
| .....                                  |  |                     |                          |                 |  |  |
| R. Kirk                                | Chargeur   | 590 00              |                          |                 |  |  |
| J. Barrett                             | do   | 430 00              |                          |                 |  |  |
| R. H. G. Hudry                         | do   | 420 00              |                          |                 |  |  |
| J. W. Reynolds                         | do (gardien de bureau)   | 570 00              |                          |                 |  |  |
| .....                                  |  |                     |                          |                 |  |  |
|  |  |                     | 180 00                   |                 |  |  |
|  |  |                     |                          | 1,860 00        |  |  |

| Nom.                                     | Service.                                     | Appointe-<br>ments. | Total<br>des<br>classes. | Grand<br>total. |
|--|--|---------------------|--------------------------|-----------------|
|  |  | \$ cts.             | \$ cts.                  | \$ cts.         |
| <b>BUREAUX AUXILIAIRES.</b>              |  |                     |                          |                 |
| F. Johnston                              | Maitre de poste, rue Bathurst                | 360 00              | 1,368 86                 | 95,222 72       |
| E. Newton                                | do Bleeker, depuis le 7 décembre 1886        | 136 12              |                          |                 |
| A. Jeffrey                               | do do Garton                                 | 360 00              |                          |                 |
| A. Hadgin                                | do do Dundas, depuis le 7 décembre 1886      | 136 12              |                          |                 |
| W. O. Price                              | do do Queen                                  | 240 00              |                          |                 |
| J. Reading                               | do Avenue Spadine, depuis le 7 décembre 1886 | 136 12              |                          |                 |
| .....                                    |  |                     |                          |                 |
|  |  |                     | 1,368 86                 |                 |
| Total, bureau de poste de Toronto.       |  |                     |                          |                 |
| <b>BUREAU DE POSTE DE WINDSOR.</b>       |  |                     |                          |                 |
| A. Wigle                                 | Maitre de poste                              | 1,400 00            | 2,500 00                 | 950 00          |
| F. X. Meloche                            | Sous-maitre de poste                         | 1,100 00            |                          |                 |
| .....                                    |  |                     |                          |                 |
|  |  |                     | 2,500 00                 |                 |
|  |  |                     |                          | 950 00          |
| .....                                    |  |                     |                          |                 |
| W. A. Conway                             | Commis de 2e classe                          | 769 00              | 5,667 00                 |                 |
| A. O. Langlois                           | do   | 770 00              |                          |                 |
| E. O'Connor                              | do   | 590 00              |                          |                 |
| E. R. Wagner                             | do   | 590 00              |                          |                 |
| M. Wagner                                | do   | 560 00              |                          |                 |
| M. W. Nesbitt                            | do   | 550 00              |                          |                 |
| A. Ruthvan                               | do   | 570 00              |                          |                 |
| P. Egan                                  | do   | 570 00              |                          |                 |
| P. J. McHugh                             | do   | 520 00              |                          |                 |
| O. Benoit                                | do   | 438 00              |                          |                 |
| .....                                    |  |                     |                          |                 |
|  |  |                     | 5,667 00                 |                 |
| .....                                    |  |                     |                          |                 |
| W. Rockford                              | Commis temporaire                            | 400 00              | 1,600 00                 | 420 00          |
| J. F. Askin                              | do   | 400 00              |                          |                 |
| J. Barrett                               | do   | 400 00              |                          |                 |
| N. O. McCarthy                           | do   | 400 00              |                          |                 |
| .....                                    |  |                     |                          |                 |
|  |  |                     | 420 00                   |                 |
|  |  |                     |                          | 420 00          |
| .....                                    |  |                     |                          |                 |
| R. Mitchell                              | Chargeur                                     | 420 00              | 420 00                   | 1,777 00        |
| J. Jeffers                               | Messenger                                    | 420 00              |                          |                 |
| .....                                    |  |                     |                          |                 |
|  |  |                     | 420 00                   |                 |
| Total, bureau de poste de Windsor.       |  |                     |                          |                 |
| <b>SERVICE DES MALLES PAR PAQUEBOTS.</b> |  |                     |                          |                 |
| W. F. Bowes                              | Commis de 1re classe                         | 1,000 00            | 1,000 00                 |                 |
| S. T. Green                              | do   | 1,000 00            |                          |                 |
| J. Ferguson                              | do   | 1,000 00            |                          |                 |



ÉTAT N° 3, A.—Détails des paiements faits pour appoint., etc., en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.                   | Service.   | Appointements.       | Total des classes. | Grand Total. |
|------------------------|--|----------------------|--------------------|--------------|
|                        |  | \$ cts.              | \$ cts.            | \$ cts.      |
| J. O'Hara.....         | SERVICE DES MALLES PAR PAQUEBOTS.— <i>Fin.</i>   | 1,000 00             | 6,200 00           | 6,200 00     |
| W. H. Mickleburgh..... |  | 800 00               |                    |              |
| F. P. Bent.....        |  | 800 00               |                    |              |
| J. C. Straube.....     |  | 600 00               |                    |              |
|                        | Total, service des malles par paquebots.....   |                      |                    |              |
|                        | Balances des appointements remis par chèque à des directeurs de poste, autres que ceux qui précèdent; étant l'excédant de leurs appointements sur le montant du revenu perçu par eux (voir total de l'état suivant)..... |                      |                    | 41,703 17    |
|                        | Moins—Proportion des appointements transférés à Québec—<br>De l'inspecteur d'Ottawa, du personnel et des courriers sur chemins de fer.....<br>Des courriers sur paquebots.....   | 3,614 25<br>1,714 03 |                    | 477,048 89   |
|                        | Total.....   |                      |                    | 5,328 28     |
|                        |  |                      |                    | \$471,720 61 |

A. W. MCLELAN,  
*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*

## A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.

DÉTAILS des appointements ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage, et revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N. B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste. | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|-------------------------|----------------|--|--|
|   |                         | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 105 30  | Aberarder .....         | 39 00          | .....                                  | .....  |
| 69 49   | Aberdeen .....          | 24 00          | .....                                  | .....  |
| 79 67   | Aberdour .....          | 28 00          | .....                                  | .....  |
| 73 00   | Aberfeldy .....         | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 149 80  | Aberfoyle .....         | 60 00          | .....                                  | .....  |
| 69 57   | Abingdon .....          | 26 00          | .....                                  | .....  |
| 36 08   | Aboyne .....            | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 1,804 11  | Acton .....             | 560 00         | .....                                  | 80 00  |
| 25 83   | Adare .....             | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 108 16  | Addison .....           | 40 00          | .....                                  | .....  |
| 144 55  | Adelaide .....          | 56 00          | .....                                  | .....  |
| 79 94   | Admaston .....          | 36 00          | .....                                  | .....  |
| 165 51  | Adolphustown .....      | 60 00          | 16 00                                  | .....  |
| 170 02  | Agincourt .....         | 60 00          | .....                                  | .....  |
| 22 75   | Ahmik Harbor .....      | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 12 00   | Ahmik Lake .....        | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 1,075 84  | Allas Craig .....       | 458 00         | .....                                  | 40 00  |
| 21 00   | Airlie .....            | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 50 91   | Air Line Junction ..... | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 17 09   | Albert .....            | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 60 95   | Alberton .....          | 27 50          | .....                                  | .....  |
| 1,124 35  | Albion .....            | 360 00         | 36 00                                  | 40 00  |
| 20 16   | Albuna .....            | 11 50          | .....                                  | .....  |
| 18 00   | Albury .....            | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 60 00   | Aldboro' .....          | 34 00          | .....                                  | .....  |
| 110 94  | Aldershot .....         | 36 00          | .....                                  | .....  |
| 2,039 81  | Alexandria .....        | 480 00         | 100 00                                 | 60 00  |
| 454 57  | Alfred .....            | 170 00         | .....                                  | .....  |
| 185 40  | Algoma Mills .....      | 40 00          | .....                                  | .....  |
| 118 04  | Algonquin .....         | 34 50          | .....                                  | .....  |
| 166 62  | Allanburg .....         | 80 00          | .....                                  | .....  |
| 600 07  | Allandale .....         | 240 00         | 10 00                                  | .....  |
| 151 67  | Allan Park .....        | 70 00          | 12 00                                  | .....  |
| 63 79   | Allan's Mills .....     | 32 00          | .....                                  | .....  |
| 89 48   | Allansville .....       | 47 50          | .....                                  | .....  |
| 419 49½   | Allenford .....         | 150 00         | 12 00                                  | .....  |
| 79 41   | Allenwood .....         | 36 00          | .....                                  | .....  |
| 41 84   | Allisonville .....      | 30 00          | .....                                  | .....  |
| 2,490 05  | Alliston .....          | 720 00         | 8 00                                   | 120 00   |
| 19 37   | Alloa .....             | 14 00          | .....                                  | .....  |
| 6 10  | Allsaw .....            | 11 50          | .....                                  | .....  |
| 306 81  | Alma .....              | 120 00         | .....                                  | .....  |
| 206 30  | Almira .....            | 80 00          | .....                                  | .....  |
| 4,521 15  | Almonte .....           | 1,200 00       | 60 00                                  | 196 66   |
| 161 27  | Alport .....            | 54 50          | .....                                  | .....  |
| 22 06   | Alsace .....            | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 97 50   | Alsfeldt .....          | 31 50          | .....                                  | .....  |
| 11 96   | Althorpe .....          | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 556 17  | Alton .....             | 207 50         | .....                                  | .....  |
| 82 59   | Altoua .....            | 42 00          | .....                                  | .....  |
| 16 62   | Alvanley .....          | 11 50          | .....                                  | .....  |
| 1,414 30  | Alvinston .....         | 500 00         | .....                                  | 60 00  |
| 43 65   | Amaranth Station .....  | 16 00          | .....                                  | .....  |

**A. DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

**N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.**

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.               | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---------------------------------------|----------------|--|--|
| \$ cts.   |                                       | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 214 71  | Amberley                              | 90 00          | 12 00                                  |  |
| 223 91  | Ameliastburg                          | 100 00         |  |  |
| 2,022 41  | Amherstburg                           | 700 00         | 80 00                                  |  |
| 17 92½  | Amiens                                | 12 00          |  |  |
| 164 93  | Amigara                               | 80 00          |  |  |
| 106 52  | Amulree                               | 36 00          |  |  |
| 626 48  | Ancaster                              | 280 00         |  |  |
| 61 99½  | Anderson                              | 31 00          |  |  |
| 704 52  | Angus                                 | 240 00         |  |  |
| 169 13  | Annan                                 | 95 00          |  |  |
| 27 30   | Ansonia                               | 12 00          |  |  |
| 75 98   | Anten Mills                           | 30 00          |  |  |
| 21 55   | Antioch                               | 12 00          |  |  |
| 38 24   | Antrim                                | 32 00          |  |  |
| 511 21  | Appin                                 | 150 00         | 12 00                                  |  |
| 54 74   | Appleby                               | 24 00          |  |  |
| 34 58   | Appledore                             | 20 00          |  |  |
| 143 78  | Apple Hill                            | 20 00          |  |  |
| 189 18  | Appleton                              | 80 00          |  |  |
| 248 93  | Apsly                                 | 100 00         | 21 00                                  |  |
| 52 92   | Apto                                  | 22 00          |  |  |
| 33 87   | Archer                                | 12 00          |  |  |
| 181 60  | Archville                             | 36 00          |  |  |
| 15 72   | Ardagh                                | 11 50          |  |  |
| 248 71  | Arden                                 | 100 00         |  |  |
| 80 05   | Ardoch                                | 28 00          |  |  |
| 35 19   | Ardtrae                               | 18 00          |  |  |
| 99 74   | Argyle                                | 30 00          |  |  |
| 72 28   | Arkell                                | 28 00          |  |  |
| 955 81  | Arkona                                | 358 50         |  | 40 00  |
| 152 56  | Arkwright (*y compris arérrages)      | 80 00          | *5 00                                  |  |
| 25 79   | Arlington                             | 20 00          |  |  |
| 66 91   | Armadales                             | 20 00          |  |  |
| 123 82  | Armow                                 | 50 00          |  |  |
| 10 28   | Armstein (depuis le 1er sept. 1886)   | 5 83           |  |  |
| 24 43   | Armstrong's Mills                     | 12 00          |  |  |
| 21 24   | Arner                                 | 12 00          |  |  |
| 114 48  | Arnott                                | 40 00          |  |  |
| 3,265 92  | Arnprior                              | 1,000 00       | 120 00                                 | 140 00   |
| 1,728 96  | Arthur                                | 520 00         |  | 80 00  |
| 140 12  | Arva                                  | 90 00          | 28 00                                  |  |
| 51 11   | Ash                                   | 20 00          |  |  |
| 182 52  | Ashburn                               | 80 00          |  |  |
| 27 96   | Ashdad                                | 11 50          |  |  |
| 120 75  | Ashdown                               | 80 00          | 4 00                                   |  |
| 58 43   | Ashgrove                              | 34 00          |  |  |
| 44 29   | Ashley (* 1 trimestre; discontinué)   | 20 00          | *8 00                                  |  |
| 255 27  | Ashton                                | 90 00          | 16 00                                  |  |
| 19 17   | Ashworth (depuis le 1er déc. 1886)    | 3 33           |  |  |
| 252 45  | Askin                                 | 100 00         |  |  |
| 112 00  | Aspdin                                | 38 50          |  |  |
| 35 19   | Atha                                  | 20 00          |  |  |
| 124 60  | Atherley (*2 trimestres; discontinué) | 50 00          | *6 00                                  |  |
| 13 96   | Atherton                              | 12 00          |  |  |
| 88 10   | Athlone                               | 40 00          |  |  |
| 114 18  | Athol                                 | 60 00          | 8 00                                   |  |
| 128 86  | Attercliffe                           | 48 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                        | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 110 09  | Attercliffe Station.....                       | 46 00          | 8 00                                   | .....  |
| 521 00  | Atwood.....                                    | 195 00         | 16 00                                  | .....  |
| 408 24  | Auburn.....                                    | 115 00         | .....                                  | .....  |
| 50 00   | Audley.....                                    | 23 00          | .....                                  | .....  |
| 55 48   | Aughrim.....                                   | 36 00          | .....                                  | .....  |
| 35 48   | Auguston.....                                  | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 643 24  | Aultsville.....                                | 240 00         | 8 00                                   | .....  |
| 2,231 75  | Aurora.....                                    | 640 00         | 36 00                                  | 100 00   |
| 366 28  | Avening.....                                   | 147 50         | .....                                  | .....  |
| 101 12  | Avon.....                                      | 42 00          | .....                                  | .....  |
| 40 66   | Avonbank.....                                  | 18 00          | .....                                  | .....  |
| 333 11  | Avonmore.....                                  | 78 00          | .....                                  | .....  |
| 21 89   | Avonroy.....                                   | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 116 20  | Avonton.....                                   | 43 00          | .....                                  | .....  |
| 24 18   | Axe Lake.....                                  | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 3,462 35  | Aylmer-Ouest.....                              | 900 00         | 40 00                                  | 160 00   |
| 2,185 86  | Ayr.....                                       | 640 00         | .....                                  | 100 00   |
| 926 07  | Ayton.....                                     | 280 00         | .....                                  | .....  |
| 10 92   | Baby's Point.....                              | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 39 09   | Baddow.....                                    | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 912 40  | Baden.....                                     | 190 00         | 40 00                                  | .....  |
| 124 51  | Badjeros.....                                  | 47 50          | .....                                  | .....  |
| 52 03   | Bagot.....                                     | 34 50          | .....                                  | .....  |
| 301 10  | Bailieboro'.....                               | 96 00          | .....                                  | .....  |
| 85 10   | Bainville.....                                 | 24 00          | .....                                  | .....  |
| 107 83  | Bala.....                                      | 32 00          | 6 00                                   | .....  |
| 122 76  | Balderson.....                                 | 48 00          | .....                                  | .....  |
| 51 37   | Baldoon.....                                   | 14 50          | .....                                  | .....  |
| 91 45   | Baldwin.....                                   | 28 50          | .....                                  | .....  |
| 21 38   | Balfour.....                                   | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 103 50  | Ballantrae.....                                | 40 00          | .....                                  | .....  |
| 24 73   | Ballantyne's Station.....                      | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 169 19  | Ballinad.....                                  | 63 00          | .....                                  | .....  |
| 18 61   | Ballinvilla.....                               | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 118 00  | Ballycrooy.....                                | 40 00          | .....                                  | .....  |
| 81 00   | Ballyduff.....                                 | 40 00          | .....                                  | .....  |
| 22 55   | Ballymote.....                                 | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 68 61   | Balmoral.....                                  | 30 00          | .....                                  | .....  |
| 83 66   | Balsam.....                                    | 30 00          | .....                                  | .....  |
| 12 40   | Balsam Grove (depuis le 1er juillet 1886)..... | 7 50           | .....                                  | .....  |
| 5 09  | Balsam Hill (depuis le 1er janvier 1887).....  | 2 50           | .....                                  | .....  |
| 15 69   | Balsam Lake.....                               | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 254 95  | Baltimore.....                                 | 100 00         | .....                                  | .....  |
| 48 33   | Bamberg.....                                   | 18 00          | .....                                  | .....  |
| 9 00  | Bambury.....                                   | 11 50          | .....                                  | .....  |
| 188 74  | Baneroft.....                                  | 80 00          | 6 00                                   | .....  |
| 79 55   | Banda.....                                     | 50 00          | .....                                  | .....  |
| 10 64   | Bandon (fermé le 31 décembre 1886).....        | 8 50           | .....                                  | .....  |
| 26 43   | Banks.....                                     | 18 00          | .....                                  | .....  |
| 90 87   | Bannockburn.....                               | 40 00          | .....                                  | .....  |
| 49 77   | Barb (depuis le 1er juin 1886).....            | 30 00          | .....                                  | .....  |
| 7 02  | Bardolph.....                                  | 23 00          | .....                                  | .....  |
| 25 49   | Bardsville.....                                | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 159 88  | Bark Lake.....                                 | 47 50          | .....                                  | .....  |
| 14 83   | Barkway.....                                   | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 45 04   | Barnett.....                                   | 16 00          | .....                                  | .....  |

A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.  | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 46 80   | Barrett.....   | 20 00          |  |  |
| 9,179 58  | Barrie (*discontinué le 31 octobre 1886).....                  | 2,200 00       | 160 00                                 | *87 58   |
| 87 13   | Barriefield.....   | 40 00          |  |  |
| 16 96   | Barrie Island.....   | 16 00          |  |  |
| 18 82   | Bar River.....   | 11 50          |  |  |
| 75 12   | Barry's Bay.....   | 38 00          |  |  |
| 61 75   | Bartonville.....   | 30 00          |  |  |
| 53 50   | Basin Depot.....   | 23 00          |  |  |
| 28 54   | Basingstoke.....   | 16 00          |  |  |
| 616 79  | Bath.....  | 220 00         | 50 00                                  |  |
| 86 16   | Batteau.....   | 40 00          |  |  |
| 114 12  | Battersea.....   | 42 00          |  |  |
| 37 96   | Battle's Corners.....  | 16 00          |  |  |
| 2 50  | Battle Hall (depuis le 1er janvier 1887).....                  | 2 50           |  |  |
| 431 85  | Bayfield.....  | 220 00         |  |  |
| 81 21   | Bayham.....  | 50 00          |  |  |
| 40 17   | Bayside.....   | 20 00          |  |  |
| 289 71  | Baysville (*y compris arrérages).....                          | 115 00         | *15 00                                 |  |
| 64 76   | Bayview.....   | 24 00          | 12 00                                  |  |
| 490 53  | Beachburg.....   | 175 00         | 16 00                                  |  |
| 319 63  | Beachville.....  | 150 00         |  |  |
| 56 53   | Beaconsfield.....  | 20 00          |  |  |
| 55 22   | Bealton (rouvert le 1er mai 1886).....                         | 9 17           |  |  |
| 1,004 20  | Beamsville.....  | 380 00         | 48 00                                  | 40 00  |
| 213 07  | Bear Brook.....  | 80 00          | 16 00                                  |  |
| 46 00   | Beatrice.....  | 22 50          | 10 00                                  |  |
| 137 16  | Beaumaris.....   | 33 00          |  |  |
| 1,683 27  | Beaverton.....   | 480 00         |  | 60 00  |
| 43 50   | Becher.....  | 16 00          |  |  |
| 11 38   | Beckstead.....   | 12 00          |  |  |
| 102 26  | Bedford Mills.....   | 50 00          |  |  |
| 47 00   | Bech Lane.....   | 16 00          |  |  |
| 10 90   | Beechmount (depuis le 1er mai 1886).....                       | 9 16           |  |  |
| 55 18   | Beechwood.....   | 30 00          |  |  |
| 1,024 66  | Beton.....   | 400 00         |  | 40 00  |
| 24 91   | Beggsboro'.....  | 20 00          |  |  |
| 137 00  | Belfast.....   | 60 00          | 30 00                                  |  |
| 42 31   | Belford (5 trimestres).....                                    | 24 00          |  |  |
| 127 52  | Belfountain.....   | 55 00          |  |  |
| 516 59  | Belgrave (3 trimestres).....                                   | 135 00         | 9 00                                   |  |
| 193 99  | Belhaven.....  | 78 00          |  |  |
| 388 36  | Belle River.....   | 147 50         |  |  |
| 14,388 81                                       | Belleville (appointements et déboursés énumérés ailleurs)..... | .....          | .....                                  | .....  |
| 341 52  | Belleville Station (*y compris arrérages).....                 | *77 00         |  |  |
| 26 89   | Bellevue (fermé le 8 novembre 1886).....                       | 8 56           |  |  |
| 111 35  | Bell Ewart.....  | 50 00          |  |  |
| 61 38   | Bellrock.....  | 20 00          |  |  |
| 139 86  | Bell's Corners.....  | 59 00          |  |  |
| 579 24  | Bellmount.....   | 175 00         |  |  |
| 215 43  | Belmore.....   | 96 00          |  |  |
| 66 27   | Belton.....  | 24 00          |  |  |
| 443 89  | Belwood.....   | 191 00         | 16 00                                  |  |
| 36 32   | Bendale.....   | 15 00          |  |  |
| 137 00  | Benmiller.....   | 36 00          |  |  |
| 60 39   | Bennie's Corners.....  | 20 00          |  |  |
| 43 53   | Bennington.....  | 20 00          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                      | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 47 85   | Bensfort.....  | 24 00          |  |  |
| 123 84  | Berkeley.....  | 48 00          | 6 00                                   |  |
| 6,453 78  | Berlin.....  | 1,660 00       | 400 00                                 |  |
| 47 65½  | Berriedale (fermé le 30 juin, rouvert le 1er déc. 1886)..... |                |  |  |
| 30 35   | Berryton.....  | 21 00          |  |  |
| 375 63  | Bervie.....  | 12 00          |  |  |
| 152 00  | Berwick.....   | 150 00         |  |  |
| 492 99  | Bethany.....   | 63 00          |  |  |
| 103 54  | Bethel (depuis 1er juin 1886).....                           | 260 00         |  |  |
| 80 06   | Bethesda.....  | 8 33           |  |  |
| 18 60   | Beveridge's Bay (fermé le 18 août 1886).....                 | 28 00          |  |  |
| 110 00  | Bewdley.....   | 9 16           |  |  |
| 32 85   | Bexley.....  | 33 00          |  |  |
| 26 00   | Big Fork.....  | 18 00          |  |  |
| 43 59   | Big Lake.....  | 16 00          |  |  |
| 24 44   | Big Point.....   | 12 00          |  |  |
| 75 17   | Big Springs.....   | 12 00          |  |  |
| 188 31  | Billing's Bridge.....  | 22 00          |  |  |
| 247 93  | Binbrook.....  | 69 43          |  |  |
| 28 79   | Bingham Road.....  | 95 00          |  |  |
| 14 13   | Binkham.....   | 16 00          |  |  |
| 43 12   | Birdsalls.....   | 16 00          |  |  |
| 43 90   | Bird's Creek.....  | 19 00          |  |  |
| 48 25   | Birmingham.....  | 14 50          |  |  |
| 31 24   | Birnam.....  | 19 00          |  |  |
| 96 96   | Birr.....  | 20 00          |  |  |
| 1,299 61  | Biscotasing.....   | 50 00          | 15 50                                  |  |
| 196 69  | Bishop's Mills.....  | 471 43         |  |  |
| 43 99   | Bismarck.....  | 60 00          |  |  |
| 218 46  | Bisett's Creek.....  | 16 00          |  |  |
| 285 68  | Black Bank.....  | 60 00          |  |  |
| 11 00   | Blackburn.....   | 57 50          |  |  |
| 108 50  | Black Creek.....   | 10 00          |  |  |
| 56 22   | Black Heath.....   | 40 00          |  |  |
| 31 44   | Black River Bridge.....                                      | 16 00          |  |  |
| 14 06   | Black's Corners.....   | 18 00          |  |  |
| 21 54   | Blackwater (depuis le 1er fév. 1887).....                    | 11 50          |  |  |
| 311 14  | Blair.....   | 1 66           |  |  |
| 17 75   | Blairhampton.....  | 117 50         |  |  |
| 127 25  | Blairton.....  | 12 00          |  |  |
| 142 53  | Blake.....   | 50 00          |  |  |
| 115 56  | Blakeney.....  | 59 00          |  |  |
| 305 29  | Blandford Station.....                                       | 35 00          |  |  |
| 86 31   | Blantyre.....  | 20 00          |  |  |
| 1,873 43  | Blenheim.....  | 28 00          |  |  |
| 26 64   | Blessington (rouvert le 1er juillet 1886).....               | 660 00         | 160 00                                 | 100 00   |
| 126 99  | Blind River.....   | 7 50           |  |  |
| 569 46  | Bloomfield.....  | 40 00          |  |  |
| 158 74  | Bloomington.....   | 157 50         |  |  |
| 78 09   | Bloomington.....   | 64 00          |  |  |
| 89 62   | Bloomsburg.....  | 36 00          |  |  |
| 493 00  | Bluevale.....  | 31 50          |  |  |
| 1,386 84  | Blyth.....   | 160 00         |  |  |
| 67 54   | Blythwood.....   | 460 00         | 36 00                                  | 60 00  |
| 1,413 37  | Bobcaygeon.....  | 36 00          |  |  |
| 44 84   | Bogart.....  | 440 00         | 48 00                                  | 60 00  |
|   |  | 20 00          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                      | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 139 34  | Bognor .....                                 | 50 00          |  |  |
| 8 39  | Bolingbrooke .....                           | 11 50          |  |  |
| 137 00  | Bolsover .....                               | 50 00          |  |  |
| 38 22   | Bomanton .....                               | 20 00          |  |  |
| 395 38  | Bondhead .....                               | 160 00         |  |  |
| 173 13  | Bongard's Corners .....                      | 48 00          |  |  |
| 3 24  | Bounechère .....                             | 12 00          |  |  |
| 93 93   | Bookton .....                                | 36 00          |  |  |
| 137 60  | Bornholm .....                               | 70 00          |  |  |
| 29 40   | Bornish .....                                | 20 00          |  |  |
| 15 20   | Borromés .....                               | 11 50          |  |  |
| 29 42   | Boskung .....                                | 12 00          |  |  |
| 104 26  | Boston .....                                 | 46 00          |  |  |
| 44 55   | Boston Mills .....                           | 31 50          |  |  |
| 83 18   | Bosworth (*depuis le 1er juillet 1886) ..... | 24 00          | *9 00                                  |  |
| 37 00   | Botany .....                                 | 15 00          |  |  |
| 1,625 23  | Bothwell .....                               | 600 00         | 60 00                                  | 80 00  |
| 90 00   | Bouck's Hill .....                           | 24 00          | 6 00                                   |  |
| 72 78   | Boulter .....                                | 50 00          | 8 00                                   |  |
| 43 00   | Bourdeau .....                               | 12 00          |  |  |
| 56 94   | Bowesville .....                             | 28 00          |  |  |
| 35 84   | Bowling Green .....                          | 16 00          |  |  |
| 4,859 06  | Bowmanville .....                            | 1,360 00       | 160 00                                 | 240 00   |
| 55 06   | Boxgrove .....                               | 28 00          |  |  |
| 68 51   | Boyne (*y compris arrérages) .....           | *30 50         |  |  |
| 2,653 07  | Bracebridge .....                            | 990 00         | 150 00                                 | 160 00   |
| 21 33   | Bracenrig .....                              | 15 00          |  |  |
| 91 24   | Bracondale .....                             | 23 00          |  |  |
| 1,762 03  | Bradford .....                               | 540 00         |  | 80 00  |
| 15 20   | Bradley .....                                | 11 50          |  |  |
| 44 31   | Bradshaw .....                               | 16 00          |  |  |
| 9 72  | Brae Lake .....                              | 11 50          |  |  |
| 80 06   | Braemar .....                                | 32 00          |  |  |
| 208 76  | Braeside .....                               | 60 00          |  |  |
| 43 42   | Bramley .....                                | 30 00          |  |  |
| 4,959 96  | Brampton .....                               | 1,380 00       | 20 00                                  | 200 00   |
| 183 23  | Branchton .....                              | 80 00          |  |  |
| 46 45   | Brandy Creek .....                           | 22 00          |  |  |
| 22,025 52                                       | Brantford .....                              | 4,000 00       | 400 00                                 |  |
| 11 62   | Bray's Crossing .....                        | 11 50          |  |  |
| 23 34   | Breadalbane .....                            | 16 00          |  |  |
| 357 94  | Brechin .....                                | 157 50         |  |  |
| 101 33  | Brentwood .....                              | 40 00          |  |  |
| 201 00  | Breslau .....                                | 80 00          | 20 00                                  |  |
| 49 34   | Brewer's Mills .....                         | 30 00          | 6 00                                   |  |
| 33 75   | Brewster .....                               | 18 00          |  |  |
| 121 52  | Brickley .....                               | 23 00          |  |  |
| 84 09   | Bridge End .....                             | 36 00          |  |  |
| 88 45   | Bridgenorth .....                            | 32 00          |  |  |
| 364 09  | Bridgeport .....                             | 80 00          |  |  |
| 307 42  | Bridgewater .....                            | 132 00         | 24 00                                  |  |
| 1,055 47  | Bridgen .....                                | 400 00         | 4 00                                   | 40 00  |
| 605 25  | Bright .....                                 | 200 00         | 80 00                                  |  |
| 2,080 10  | Brighton .....                               | 600 00         | 150 00                                 | 80 00  |
| 20 65   | Brightside .....                             | 12 00          |  |  |
| 101 33  | Brinsley .....                               | 40 00          |  |  |
| 146 00  | Brinston's Corners .....                     | 60 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                           | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 36 07   | Brisbane .....                                    | 24 00          | 4 00                                   |  |
| 48 63   | Britannia .....                                   | 30 00          |  |  |
| 94 06   | Briton .....                                      | 36 00          |  |  |
| 39 77   | Broadbent .....                                   | 20 00          |  |  |
| 396 52  | Brockton .....                                    | 67 50          |  |  |
| 12,436 54                                       | Brockville (*y compris arrérages)....             | *3,518 50      | 480 00                                 |  |
| 98 01   | Brodhagen .....                                   | 20 00          |  |  |
| 79 17   | Brodie .....                                      | 20 00          |  |  |
| 52 53   | Bronson .....                                     | 19 00          |  |  |
| 157 33  | Bronte .....                                      | 94 00          |  |  |
| 9 93  | Brook .....                                       | 10 00          |  |  |
| 110 50  | Brookfield Station .....                          | 36 00          |  |  |
| 64 45   | Brookholm .....                                   | 30 00          | 4 00                                   |  |
| 685 90  | Brooklin .....                                    | 267 00         |  |  |
| 134 91  | Brooksdale .....                                  | 57 50          |  |  |
| 14 57   | Brotherston .....                                 | 11 50          |  |  |
| 332 68  | Brougham .....                                    | 115 00         | 16 00                                  |  |
| 36 00   | Brouseville .....                                 | 16 00          |  |  |
| 41 12   | Brown Hill .....                                  | 11 50          |  |  |
| 315 03  | Brownsville .....                                 | 130 00         |  |  |
| 345 33  | Bruceville .....                                  | 140 00         | 12 00                                  |  |
| 444 12  | Bruce Mines .....                                 | 200 00         | 20 00                                  |  |
| 211 75  | Brudenell .....                                   | 80 00          |  |  |
| 40 08   | Brunner .....                                     | 16 00          |  |  |
| 8 78  | Brunswick .....                                   | 11 50          |  |  |
| 2,741 24  | Brussels .....                                    | 850 00         | 24 00                                  | 120 00   |
| 82 18   | Bryanston .....                                   | 36 00          |  |  |
| 26 00   | Bulger .....                                      | 12 00          |  |  |
| 118 99  | Bullock's Corners .....                           | 47 00          |  |  |
| 56 72   | Bunessan .....                                    | 24 00          |  |  |
| 57 20   | Buoyan .....                                      | 24 00          |  |  |
| 538 60  | Burford .....                                     | 200 00         | 24 00                                  |  |
| 295 71  | Burgessville .....                                | 120 00         | 20 00                                  |  |
| 150 28  | Burgoyne .....                                    | 60 00          |  |  |
| 98 48   | Burketon Station .....                            | 11 50          |  |  |
| 793 94  | Burk's Falls .....                                | 100 00         | 40 00                                  |  |
| 50 00   | Burk's Headquarters (4 mois jusqu'au 31 mai 1885) | 20 00          |  |  |
| 21 98   | Burleigh .....                                    | 12 00          |  |  |
| 225 49  | Burleigh Falls .....                              | 24 00          |  |  |
| 946 74  | Burlington .....                                  | 360 00         | 12 00                                  | 40 00  |
| 543 71  | Burlington Beach .....                            | 52 50          |  |  |
| 43 53   | Burnaby .....                                     | 11 50          |  |  |
| 59 15   | Burnbrae .....                                    | 24 00          | 6 00                                   |  |
| 123 61  | Burnhamthorpe .....                               | 48 50          |  |  |
| 62 28   | Buraley .....                                     | 20 00          |  |  |
| 58 80   | Burns .....                                       | 27 00          |  |  |
| 122 71  | Burnstown .....                                   | 48 00          |  |  |
| 73 64   | Burnt River .....                                 | 24 00          |  |  |
| 322 32  | Burritt's Rapids .....                            | 126 00         |  |  |
| 30 04   | Burth .....                                       | 10 00          |  |  |
| 34 33   | Burton .....                                      | 16 00          |  |  |
| 23 51   | Bury's Green .....                                | 11 50          |  |  |
| 34 13   | Bushfield .....                                   | 16 00          |  |  |
| 19 79   | Bush Glen .....                                   | 11 50          |  |  |
| 105 94  | Buttonville .....                                 | 40 00          |  |  |
| 136 26  | Button .....                                      | 63 00          |  |  |
| 99 90   | Byng .....  | 34 00          |  |  |



**A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

**N.B.—**Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 126 46  | Byng Inlet .....                       | 95 00          |  |  |
| 135 08  | Byng Inlet, North .....                | 32 50          |  |  |
| 7 61  | Byrnedale .....                        | 11 50          |  |  |
| 88 39   | Byron .....                            | 40 00          |  |  |
| 114 57  | Cadmus .....                           | 36 00          |  |  |
| 75 37   | Cæsarea .....                          | 24 00          |  |  |
| 2 00  | Cahore (depuis le 1er mars 1887) ..... | 0 83           |  |  |
| 206 49  | Cainsville .....                       | 64 00          |  |  |
| 187 55  | Caintown .....                         | 45 00          |  |  |
| 64 19   | Cairngorm .....                        | 24 00          |  |  |
| 19 10   | Caistor Centre .....                   | 11 50          |  |  |
| 132 32  | Caistorville .....                     | 50 00          |  |  |
| 288 31  | Calabogie .....                        | 55 00          |  |  |
| 27 25   | Calder .....                           | 12 00          |  |  |
| 98 50   | Calderwood .....                       | 17 50          |  |  |
| 40 75   | Caldwell .....                         | 20 00          |  |  |
| 156 03  | Caldwell's Mills .....                 | 40 00          |  |  |
| 349 82  | Caledon .....                          | 120 00         |  |  |
| 495 75  | Caledon, East .....                    | 157 50         | 16 00                                  |  |
| 1,384 56  | Caledonia .....                        | 440 00         | 50 00                                  | 60 00  |
| 225 30  | Caledonia Springs .....                | 120 00         |  |  |
| 199 48  | Callender .....                        | 105 00         |  |  |
| 48 94   | Calton .....                           | 20 00          |  |  |
| 55 21   | Camborne .....                         | 24 00          |  |  |
| 379 27  | Cambray .....                          | 160 00         |  |  |
| 352 34  | Camden, East .....                     | 135 00         | 40 00                                  |  |
| 126 35  | Cameron .....                          | 40 00          |  |  |
| 189 98  | Camerontown .....                      | 63 00          | 12 00                                  |  |
| 116 95  | Camilla .....                          | 50 00          | 6 00                                   |  |
| 405 24  | Camlachie .....                        | 160 00         |  |  |
| 3,093 61  | Campbellford .....                     | 800 00         |  | 120 00   |
| 79 51   | Campbellcroft .....                    | 11 50          |  |  |
| 151 60  | Campbell's Cross .....                 | 60 00          |  |  |
| 76 00   | Campbellton (5 trimestres) .....       | 37 50          |  |  |
| 217 63  | Campbellville .....                    | 80 00          |  |  |
| 256 00  | Campden .....                          | 90 00          | 8 00                                   |  |
| 34 50   | Canaan .....                           | 16 00          |  |  |
| 25 51   | Canard River .....                     | 15 00          |  |  |
| 187 80  | Canboro' .....                         | 70 00          |  |  |
| 36 12   | Candasville .....                      | 28 00          |  |  |
| 252 26  | Canfield .....                         | 112 00         | 16 00                                  |  |
| 85 00   | Cannsmore .....                        | 34 00          |  |  |
| 138 81  | Cannifton .....                        | 60 00          |  |  |
| 139 78  | Canning .....                          | 60 00          |  |  |
| 1,590 33  | Cannington .....                       | 500 00         | 48 00                                  | 60 00  |
| 92 42   | Canton .....                           | 44 00          |  |  |
| 30 44   | Cape Chin .....                        | 14 50          |  |  |
| 58 23   | Cape Croker .....                      | 20 00          |  |  |
| 27 32   | Cape Rich .....                        | 18 00          |  |  |
| 6 61  | Carden (ouvert le 1er nov. 1886) ..... | 4 16           |  |  |
| 1,014 53  | Cardinal .....                         | 350 00         | 12 00                                  | 40 00  |
| 67 78   | Cardwell .....                         | 40 00          |  |  |
| 313 80  | Cargill .....                          | 97 50          |  |  |
| 66 76   | Carbolme .....                         | 24 00          |  |  |
| 3,792 94  | Carleton Place .....                   | 1,000 00       |  | 160 00   |
| 18 58   | Carleton .....                         | 12 00          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

**N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.**

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                       | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 90 62   | Carlingford.....                              | 39 00          |  |  |
| 182 00  | Carlisle.....                                 | 74 00          |  |  |
| 119 35  | Carlow.....                                   | 50 00          |  |  |
| 93 18   | Carlsruhe.....                                | 50 00          |  |  |
| 101 00  | Carlton, Ouest.....                           | 40 00          |  |  |
| 96 44   | Carluke.....                                  | 40 00          |  |  |
| 13 00   | Carmanville (depuis le 1er juillet 1886)..... | 7 50           |  |  |
| 25 03   | Carmunnoch.....                               | 14 00          |  |  |
| 15 76   | Carnarvon.....                                | 12 00          |  |  |
| 387 04  | Carp.....                                     | 117 50         | 16 00                                  |  |
| 68 12   | Carrville.....                                | 30 00          |  |  |
| 24 75   | Carsonby.....                                 | 11 50          |  |  |
| 30 22   | Carswell.....                                 | 12 00          |  |  |
| 15 26   | Carterton.....                                | 12 00          |  |  |
| 114 02  | Carthage.....                                 | 40 00          | 6 00                                   |  |
| 388 88  | Cartier (*y compris arrérages).....           | *59 54         |  |  |
| 376 77  | Cartwright.....                               | 160 00         |  |  |
| 61 18   | Cashel.....                                   | 24 00          |  |  |
| 48 46   | Cashion's Glen.....                           | 20 00          |  |  |
| 89 00   | Cashmere.....                                 | 32 00          |  |  |
| 43 53   | Cashtown.....                                 | 30 00          |  |  |
| 96 79   | Cass Bridge.....                              | 29 50          |  |  |
| 52 20   | Cassburn.....                                 | 24 00          |  |  |
| 64 67   | Cassel.....                                   | 28 00          |  |  |
| 494 20  | Casselman.....                                | 112 50         |  |  |
| 10 62   | Castile.....                                  | 13 50          |  |  |
| 71 00   | Castlederg.....                               | 28 00          |  |  |
| 50 63   | Castleford.....                               | 20 00          |  |  |
| 35 41   | Castlemore.....                               | 20 00          |  |  |
| 370 91  | Castleton.....                                | 160 00         |  |  |
| 223 50  | Cataract.....                                 | 69 00          |  |  |
| 234 12  | Cataraqui.....                                | 90 00          |  |  |
| 144 87  | Cathcart.....                                 | 50 00          |  |  |
| 139 58  | Cavan.....                                    | 57 50          |  |  |
| 1,272 44  | Cayuga.....                                   | 400 00         | 50 00                                  | 40 00  |
| 16 36   | Cecebe.....                                   | 12 00          |  |  |
| 474 95  | Cedar Dale.....                               | 200 00         |  |  |
| 109 33  | Cedar Grove.....                              | 49 00          |  |  |
| 29 48   | Cedar Hill.....                               | 16 00          |  |  |
| 14 25   | Cedar Mills.....                              | 13 00          |  |  |
| 300 31  | Cedar Springs.....                            | 100 00         |  |  |
| 109 47  | Cedarville.....                               | 50 00          |  |  |
| 262 00  | Centralia.....                                | 100 00         | 16 00                                  |  |
| 16 15   | Centre Augusta.....                           | 12 00          |  |  |
| 60 47   | Centreton.....                                | 24 00          |  |  |
| 268 63  | Centreville.....                              | 100 00         | 20 00                                  |  |
| 22 54   | Chaffey's Locks.....                          | 12 00          |  |  |
| 185 07  | Chalk River.....                              | 82 50          |  |  |
| 30 95   | Chambers.....                                 | 16 00          |  |  |
| 19 46   | Chandos.....                                  | 12 00          |  |  |
| 37 12   | Chantry.....                                  | 20 00          |  |  |
| 783 65  | Chapleau (depuis le 1er juillet 1886).....    | 7 50           |  |  |
| 64 56   | Chapman.....                                  | 24 00          | 8 00                                   |  |
| 36 52   | Chard.....                                    | 20 00          |  |  |
| 392 59  | Charing Cross.....                            | 140 00         | 120 00                                 |  |
| 29 19   | Charlecote.....                               | 12 00          |  |  |
| 22 63   | Charleston.....                               | 12 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                 | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 18 58   | Charleville.....                        | 12 00          |  |  |
| 66 00   | Charlinch (*y compris arrérages).....   | *58 33         | 4 00                                   |  |
| 12,353 85                                       | Chatham.....                            | 3,200 00       | 240 00                                 |  |
| 759 39  | Chatsworth.....                         | 240 00         | 56 00                                  |  |
| 16 24   | Chatterton.....                         | 11 50          |  |  |
| 328 80  | Cheapside.....                          | 137 50         |  |  |
| 70 99   | Cheddar.....                            | 32 00          |  |  |
| 205 53  | Cheltenham (3 trimestres).....          | 72 50          |  |  |
| 187 00  | Chepstowe.....                          | 64 00          |  |  |
| 27 68   | Cherry Grove.....                       | 16 00          |  |  |
| 153 40  | Cherry Valley.....                      | 60 00          |  |  |
| 76 51   | Cherrywood.....                         | 32 00          |  |  |
| 1,990 02  | Chesley.....                            | 580 00         |  | 80 00  |
| 140 38  | Chesterfield.....                       | 78 00          |  |  |
| 1,077 45  | Chesterville.....                       | 320 00         | 4 00                                   | 40 00  |
| 11 18   | Chetwynd.....                           | 11 50          |  |  |
| 163 22  | Chevalier.....                          | 70 00          |  |  |
| 17 18   | Cheviot.....                            | 16 00          |  |  |
| 728 25  | Chippawa.....                           | 345 00         |  | 40 00  |
| 141 92  | Chippawa Hill.....                      | 50 00          |  |  |
| 54 72   | Chiselhurst.....                        | 22 00          |  |  |
| 40 18   | Chisholm.....                           | 16 00          |  |  |
| 18 09   | Christie (depuis le 1er juin 1886)..... | 8 33           |  |  |
| 18 50   | Christie's Corners.....                 | 11 50          |  |  |
| 43 18   | Christina.....                          | 16 00          |  |  |
| 217 50  | Churchill.....                          | 66 50          |  |  |
| 75 32   | Churchville.....                        | 34 50          |  |  |
| 140 00  | Chute à Blondeau.....                   | 50 00          |  |  |
| 113 45  | Clachan.....                            | 39 00          |  |  |
| 94 58   | Cianbrassil.....                        | 29 50          |  |  |
| 219 37  | Clandeboye.....                         | 96 00          | 16 00                                  |  |
| 35 27   | Clanricarde.....                        | 11 50          |  |  |
| 473 55  | Claremont.....                          | 190 00         |  |  |
| 315 45  | Clarence.....                           | 104 00         | 24 00                                  |  |
| 358 51  | Clarence Creek.....                     | 120 00         |  |  |
| 66 87   | Clarendon Station.....                  | 24 00          | 30 00                                  |  |
| 9 48  | Clareview.....                          | 12 00          |  |  |
| 288 00  | Clarke.....                             | 140 00         |  |  |
| 642 46  | Clarksburg.....                         | 250 00         | 48 00                                  |  |
| 71 50   | Clarkson.....                           | 28 00          |  |  |
| 152 45  | Claude.....                             | 80 00          |  |  |
| 131 23  | Clavering.....                          | 40 00          |  |  |
| 142 21  | Clayton.....                            | 70 00          |  |  |
| 339 12  | Clear Creek.....                        | 100 00         | 6 00                                   |  |
| 168 77  | Clearville.....                         | 80 00          |  |  |
| 47 43   | Cleavelands.....                        | 20 00          |  |  |
| 998 65  | Clifford.....                           | 400 00         | 90 00                                  | 60 00  |
| 4,391 64  | Clinton.....                            | 1,200 00       | 80 00                                  | 180 00   |
| 27 50   | Clontarf.....                           | 11 50          |  |  |
| 91 73   | Clover Hill (5 trimestres).....         | 70 00          |  |  |
| 209 81  | Cloyne.....                             | 63 00          | 12 00                                  |  |
| 87 06   | Clyde.....                              | 44 00          |  |  |
| 31 35   | Clydesdale.....                         | 19 00          |  |  |
| 98 38   | Cobble Hill.....                        | 19 00          |  |  |
| 790 02  | Cobden.....                             | 240 00         |  |  |
| 278 00  | Coboconk.....                           | 120 00         | 24 00                                  |  |
| 6,955 81  | Cobourg.....                            | 1,880 00       | 240 00                                 |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

**N. B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.**

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                  | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 117 00  | Cockburn Island.....                     | 100 00         |  |  |
| 164 83  | Codrington.....                          | 70 00          |  |  |
| 306 39  | Coe Hill Mines.....                      | 123 71         |  |  |
| 71 66   | Colbeck.....                             | 24 00          |  |  |
| 1,986 83  | Colborne.....                            | 600 00         | 240 00                                 | 80 00  |
| 110 83  | Colchester.....                          | 46 00          |  |  |
| 121 40  | Cold Springs.....                        | 54 00          |  |  |
| 122 87  | Coldstream.....                          | 44 00          |  |  |
| 682 94  | Coldwater.....                           | 215 00         |  |  |
| 202 99  | Colebrook.....                           | 50 00          | 20 00                                  |  |
| 38 07   | Cole Lake.....                           | 15 00          |  |  |
| 212 71  | Coleman.....                             | 33 00          |  |  |
| 32 90   | Colenso.....                             | 16 00          |  |  |
| 52 60   | Coleraine.....                           | 23 00          |  |  |
| 17 75   | Cole's Corners.....                      | 18 00          |  |  |
| 51 22   | Colgan.....                              | 28 00          |  |  |
| 47 65   | Collierville.....                        | 26 00          |  |  |
| 5,372 99  | Collingwood (* y compris arrérages)..... | 1,420 00       | *290 00                                | 240 00   |
| 150 55  | Collin's Bay.....                        | 56 00          |  |  |
| 78 13   | Collin's Inlet.....                      | 28 00          |  |  |
| 131 24  | Colpoys Bay.....                         | 60 00          | 30 00                                  |  |
| 40 00   | Colquhoun.....                           | 12 00          |  |  |
| 318 49  | Columbus.....                            | 120 00         |  |  |
| 26 40   | Colwell.....                             | 16 00          |  |  |
| 916 11  | Comber.....                              | 335 00         | 32 00                                  | 40 00  |
| 262 27  | Combermere.....                          | 87 50          | 6 00                                   |  |
| 67 03   | Comet.....                               | 30 00          |  |  |
| 175 17  | Commanda.....                            | 60 00          | 4 00                                   |  |
| 26 22   | Conboyville.....                         | 16 00          |  |  |
| 31 25   | Concord.....                             | 40 00          |  |  |
| 234 42  | Conestogo.....                           | 79 00          |  |  |
| 17 11   | Coningsby.....                           | 12 00          |  |  |
| 77 00   | Conn.....                                | 28 00          |  |  |
| 28 56   | Connaught.....                           | 14 00          |  |  |
| 58 25   | Connor.....                              | 28 00          |  |  |
| 21 80   | Conroy.....                              | 20 00          |  |  |
| 450 62  | Consecon.....                            | 170 00         | 12 00                                  |  |
| 173 57  | Constance.....                           | 64 00          |  |  |
| 70 59   | Conway.....                              | 30 00          |  |  |
| 838 93  | Cookstown.....                           | 360 00         | 12 00                                  | 40 00  |
| 294 68  | Cooksville.....                          | 114 00         |  |  |
| 41 27   | Cooper.....                              | 16 00          |  |  |
| 92 27   | Cooper's Falls.....                      | 30 00          | 4 00                                   |  |
| 53 20   | Copenhagen.....                          | 28 00          |  |  |
| 247 99  | Copetown.....                            | 77 50          |  |  |
| 207 07  | Copleston.....                           | 76 00          |  |  |
| 61 33   | Corbett.....                             | 24 00          |  |  |
| 169 69  | Corbetton.....                           | 38 00          |  |  |
| 194 15  | Corbyville.....                          | 50 00          |  |  |
| 286 13  | Corinth.....                             | 80 00          |  |  |
| 125 91  | Cornell.....                             | 60 00          |  |  |
| 7,465 29  | Cornwall.....                            | 1,800 00       | 100 00                                 |  |
| 41 52   | Cornwall Centre.....                     | 16 00          |  |  |
| 193 42  | Corson's Siding.....                     | 37 50          | 10 00                                  |  |
| 188 26  | Corunna.....                             | 80 00          |  |  |
| 27 57   | Corwhin.....                             | 12 00          |  |  |
| 38 64   | Cotswold.....                            | 20 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, A — Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 345 18  | Cottam                                 | 120 00         | 6 00                                   |  |
| 17 37   | Cottesloe                              | 11 50          |  |  |
| 45 00   | Coulson                                | 18 00          |  |  |
| 58 43   | Courtice                               | 30 00          |  |  |
| 505 96  | Courtland                              | 135 00         |  |  |
| 582 52  | Courtright                             | 220 00         | 12 00                                  |  |
| 56 82   | Coventry                               | 30 00          |  |  |
| 23 43   | Coverley                               | 11 50          |  |  |
| 68 07   | Cowal                                  | 30 00          |  |  |
| 140 98  | Craighurst                             | 60 00          |  |  |
| 34 93   | Craigie Lea                            | 12 00          |  |  |
| 55 12   | Craigleith                             | 30 00          |  |  |
| 28 51   | Craigsholm                             | 20 00          |  |  |
| 226 73  | Craigvale                              | 90 00          |  |  |
| 28 28   | Crampton                               | 16 00          |  |  |
| 313 26  | Cranbrook                              | 120 00         |  |  |
| 40 71   | Cranston                               | 16 00          |  |  |
| 9 88  | Cranworth                              | 11 50          |  |  |
| 66 72   | Crawford                               | 24 00          |  |  |
| 231 13  | Credit                                 | 80 00          |  |  |
| 152 53  | Credit Forks                           | 60 00          |  |  |
| 556 39  | Creditorn                              | 180 00         |  |  |
| 101 80  | Creek Bank (*y compris arrérages)      | *33 00         |  |  |
| 888 25  | Creemore (*depuis le 1er juillet 1886) | 315 00         | *30 00                                 |  |
| 37 15   | Creighton                              | 16 00          |  |  |
| 84 36   | Cressy                                 | 23 00          |  |  |
| 199 09  | Creswell                               | 60 00          |  |  |
| 11 27   | Crewe (depuis le 1er mai 1886)         | 9 17           |  |  |
| 51 22   | Crieff                                 | 24 00          |  |  |
| 87 90   | Crinan                                 | 32 00          |  |  |
| 37 61   | Crofton                                | 24 00          |  |  |
| 212 23  | Cromarty                               | 100 00         |  |  |
| 51 00   | Cross Hill                             | 50 00          |  |  |
| 63 00   | Crossland                              | 24 00          |  |  |
| 52 83   | Croton                                 | 24 00          |  |  |
| 19 22   | Crow Bay                               | 11 50          |  |  |
| 67 60   | Crowland                               | 24 00          |  |  |
| 92 09   | Crown Hill                             | 31 00          |  |  |
| 59 21   | Croydon                                | 24 00          |  |  |
| 36 06   | Cruickshank                            | 16 00          |  |  |
| 108 95  | Crumlin                                | 28 00          |  |  |
| 340 43  | Crysler                                | 127 50         |  |  |
| 210 12  | Culloden                               | 80 00          |  |  |
| 3 70  | Cullton (depuis le 1er novembre 1886)  | 4 17           |  |  |
| 162 44  | Cultus                                 | 34 50          |  |  |
| 451 82  | Cumberland                             | 147 50         |  |  |
| 89 24   | Cumming's Bridge                       | 40 00          |  |  |
| 119 88  | Cumminsville                           | 40 00          |  |  |
| 65 99   | Cummock                                | 42 00          |  |  |
| 192 48  | Curran                                 | 90 00          |  |  |
| 84 09   | Currie's Crossing                      | 32 00          |  |  |
| 37 39   | Curry Hill                             | 20 00          |  |  |
| 57 21   | Cusheadall                             | 10 00          |  |  |
| 82 92   | Cyprus                                 | 47 50          |  |  |
| 159 06  | Dacre                                  | 60 00          |  |  |
| 27 92   | Dale                                   | 14 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                        | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 94 78   | Dalhousie Mills.....                           | 48 00          |  |  |
| 117 96  | Dalkeith.....                                  | 40 00          |  |  |
| 32 50   | Dalmeny.....                                   | 12 00          |  |  |
| 54 37   | Dalrymple.....                                 | 18 00          |  |  |
| 123 34  | Dalston.....                                   | 60 00          |  |  |
| 54 47   | Damascus.....                                  | 20 00          |  |  |
| 18 48   | Danforth.....                                  | 12 00          |  |  |
| 53 26   | Dante.....                                     | 24 00          |  |  |
| 14 86   | D'Arcy.....                                    | 11 50          |  |  |
| 143 43  | Darling Road.....                              | 47 50          |  |  |
| 19 21   | Darrell.....                                   | 14 05          |  |  |
| 137 66  | Dartford.....                                  | 55 00          |  |  |
| 14 74   | Dartmoor.....                                  | 11 50          |  |  |
| 314 04  | Dashwood.....                                  | 95 00          |  |  |
| 104 97  | Davenport.....                                 | 40 00          | 10 00                                  |  |
| 2 30  | Davis' Mills (depuis le 1er janvier 1887)..... | 2 50           |  |  |
| 103 22  | Davisville.....                                | 50 00          |  |  |
| 118 18  | Dawn Mills.....                                | 50 00          |  |  |
| 28 22   | Dawson.....                                    | 17 50          |  |  |
| 62 67   | Day Mills.....                                 | 24 00          |  |  |
| 15 00   | Deacon.....                                    | 11 50          |  |  |
| 42 74   | Dealtown.....                                  | 20 00          |  |  |
| 102 52  | Deans.....                                     | 60 00          |  |  |
| 220 11  | De Cewsville.....                              | 60 00          |  |  |
| 38 48   | Dee Bank.....                                  | 18 00          |  |  |
| 109 43  | Deemerton.....                                 | 40 00          |  |  |
| 41 01   | Deerhurst.....                                 | 20 00          |  |  |
| 51 38   | Deer Lake.....                                 | 30 00          |  |  |
| 183 61  | Deer Park.....                                 | 50 00          |  |  |
| 437 06  | Delaware.....                                  | 160 00         |  |  |
| 820 48  | Delhi.....                                     | 295 00         | 32 00                                  |  |
| 116 41  | Delmer.....                                    | 40 00          |  |  |
| 77 98   | Deloro.....                                    | 80 00          |  |  |
| 643 09  | Delta.....                                     | 195 00         |  |  |
| 211 07  | Demorestville.....                             | 110 00         |  |  |
| 100 11  | Denbigh.....                                   | 38 00          |  |  |
| 161 46  | Denfield.....                                  | 80 00          | 36 00                                  |  |
| 27 99   | Denville.....                                  | 34 50          |  |  |
| 57 76   | Dereham Centre.....                            | 24 00          |  |  |
| 10 00   | Derrynane.....                                 | 11 50          |  |  |
| 39 00   | Derryville.....                                | 19 00          |  |  |
| 40 78   | Derry, West.....                               | 16 00          |  |  |
| 26 00   | Derwent.....                                   | 20 00          |  |  |
| 198 89  | Desboro'.....                                  | 47 50          |  |  |
| 3,933 32  | Deseronto.....                                 | 900 00         |  | 140 00   |
| 30 76   | Desert.....                                    | 15 00          |  |  |
| 8 85  | Desert Lake.....                               | 11 50          |  |  |
| 15 19   | Desmond.....                                   | 16 00          |  |  |
| 503 04  | Deux Rivières.....                             | 200 00         |  |  |
| 62 03   | Devizes.....                                   | 30 00          |  |  |
| 40 77   | Dexter.....                                    | 24 00          |  |  |
| 32 48   | Diamond.....                                   | 18 00          |  |  |
| 42 92   | Dickinson.....                                 | 23 00          |  |  |
| 359 31  | Dickinson's Landing.....                       | 120 00         |  |  |
| 23 00   | Dirleton.....                                  | 11 50          |  |  |
| 89 92   | Dixie.....                                     | 30 00          |  |  |
| 65 82   | Dixon's Corners.....                           | 23 00          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

**N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.**

| Revenu brut de la vente des timbres—poste, etc. | Nom du bureau de poste.                     | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 55 06   | Dixson .....                                | 20 00          |  |  |
| 154 65  | Dobbinton .....                             | 47 50          |  |  |
| 69 88   | Doe Lake .....                              | 28 00          |  |  |
| 27 80   | Dollar .....                                | 12 00          |  |  |
| 29 74   | Dolson .....                                | 11 50          |  |  |
| 218 96  | Dominionville .....                         | 80 00          |  |  |
| 51 39   | Domville .....                              | 28 00          |  |  |
| 38 28   | Don .....                                   | 20 00          |  |  |
| 78 92   | Doncaster .....                             | 36 00          |  |  |
| 84 45   | Donegal .....                               | 31 00          |  |  |
| 402 33  | Doon .....                                  | 180 00         |  |  |
| 381 60  | Dorchester Station .....                    | 175 00         | 80 00                                  |  |
| 55 58   | Dorking .....                               | 30 00          |  |  |
| 44 25   | Dorland .....                               | 20 00          |  |  |
| 91 24   | Dornoch .....                               | 30 00          |  |  |
| 75 49   | Dorset .....                                | 40 00          |  |  |
| 378 33  | Douglas .....                               | 135 00         |  |  |
| 83 87   | Dovercourt .....                            | 14 50          |  |  |
| 89 89   | Dover, South .....                          | 36 00          |  |  |
| 72 69   | Downeyville .....                           | 30 00          |  |  |
| 81 72   | Downsview .....                             | 30 00          |  |  |
| 34 09   | Doyle's .....                               | 10 00          |  |  |
| 11 04   | Dracon .....                                | 12 00          |  |  |
| 1,498 69  | Drayton .....                               | 440 00         | 16 00                                  | 40 00  |
| 2,162 41  | Dresden .....                               | 660 00         |  | 100 00   |
| 33 57   | Drew .....                                  | 12 00          |  |  |
| 173 00  | Dromore .....                               | 66 00          |  |  |
| 16 01   | Drum .....                                  | 11 50          |  |  |
| 708 13  | Drumbo .....                                | 247 50         | 12 00                                  |  |
| 54 50   | Drumquin .....                              | 28 00          |  |  |
| 98 96   | Drysdale .....                              | 28 00          |  |  |
| 332 32  | Duart .....                                 | 160 00         |  |  |
| 490 50  | Dublin .....                                | 260 00         | 32 00                                  |  |
| 72 80   | Duffein Bridge .....                        | 20 00          | 6 00                                   |  |
| 330 62  | Dunbar .....                                | 80 00          |  |  |
| 108 56  | Dunbarton .....                             | 80 00          |  |  |
| 53 84   | Dunblane .....                              | 20 00          |  |  |
| 53 00   | Dunboyne .....                              | 24 00          |  |  |
| 30 64   | Duncan .....                                | 12 00          |  |  |
| 172 61  | Dunchurch .....                             | 67 50          | 10 00                                  |  |
| 45 50   | Duncrief .....                              | 22 00          |  |  |
| 1,207 61  | Dundalk .....                               | 420 00         | 16 00                                  | 40 00  |
| 4,331 32  | Dundas (* discontinué le 31 mai 1887) ..... | 1,100 00       | 120 00                                 | *146 66  |
| 56 72   | Dundela .....                               | 15 50          |  |  |
| 91 86   | Dundonald .....                             | 36 00          |  |  |
| 112 66  | Dunedin .....                               | 36 00          |  |  |
| 427 04  | Dungannon .....                             | 170 00         |  |  |
| 82 94   | Dunkeld .....                               | 36 00          |  |  |
| 62 61   | Dunkerron .....                             | 23 00          |  |  |
| 65 47   | Dunlop .....                                | 28 00          |  |  |
| 2,873 00  | Dunnaville .....                            | 700 00         | 72 00                                  | 120 00   |
| 98 87   | Dunrobin .....                              | 30 00          |  |  |
| 106 80  | Dunsford .....                              | 32 00          |  |  |
| 278 74  | Duntroon .....                              | 115 00         |  |  |
| 214 14  | Dunvegan .....                              | 108 00         |  |  |
| 2,105 28  | Durham .....                                | 600 00         | 110 00                                 | 100 00   |
| 1 171 18  | Dutton (ci-devant Dutton Station) .....     | 360 00         |  | 40 00  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

**N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.**

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste. | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|-------------------------|----------------|--|--|
|   |                         | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 113 74  | Dwight.....             | 30 00          |  |  |
| 48 23   | Dwyer Hill.....         | 24 00          |  |  |
| 40 97   | Dyer's Bay.....         | 16 00          |  |  |
| 28 71   | Eady.....               | 14 50          |  |  |
| 184 56  | Eagle.....              | 79 50          |  |  |
| 227 00  | Ealing.....             | 80 00          |  |  |
| 30 48   | Eamer's Corners.....    | 14 00          |  |  |
| 14 77   | East Linton.....        | 16 00          |  |  |
| 110 68  | Eastman's Springs.....  | 37 50          | 8 00                                   |  |
| 325 20  | Easton's Corners.....   | 120 00         |  |  |
| 185 07  | East Oro.....           | 31 50          |  |  |
| 21 74   | East Williamsburg.....  | 14 00          |  |  |
| 249 53  | Eastwood.....           | 100 00         |  |  |
| 204 96  | Eau Claire.....         | 44 00          |  |  |
| 75 84   | Eberts.....             | 21 00          |  |  |
| 165 37  | Echo Place.....         | 40 00          |  |  |
| 23 50   | Echo River.....         | 12 00          |  |  |
| 39 44   | Eddystone.....          | 16 00          |  |  |
| 212 16  | Eden.....               | 80 00          |  |  |
| 247 10  | Eden Grove.....         | 100 00         |  |  |
| 151 05  | Eden Mills.....         | 57 50          |  |  |
| 230 06  | Edgar.....              | 100 00         |  |  |
| 89 54   | Edgar's Mills.....      | 50 00          |  |  |
| 40 00   | Edge Hill.....          | 20 00          |  |  |
| 85 39   | Edgeley.....            | 31 50          |  |  |
| 10 24   | Edgeworth.....          | 16 00          |  |  |
| 32 24   | Edgington.....          | 16 00          |  |  |
| 102 57  | Edmonton.....           | 57 50          | 32 00                                  |  |
| 18 08   | Edwardsville.....       | 12 00          |  |  |
| 50 38   | Edtingham.....          | 24 00          |  |  |
| 1,310 13  | Eganville.....          | 460 00         | 60 00                                  | 40 00  |
| 87 41   | Egbert.....             | 28 50          |  |  |
| 43 15   | Egerton.....            | 24 00          | 4 00                                   |  |
| 205 04  | Eglington.....          | 100 00         |  |  |
| 174 56  | Egmondville.....        | 120 00         |  |  |
| 47 00   | Egremont.....           | 30 00          |  |  |
| 24 08   | Elba.....               | 12 00          |  |  |
| 43 55   | Elb Mills.....          | 28 00          |  |  |
| 42 02   | Elcho.....              | 12 00          |  |  |
| 21 68   | Elder.....              | 12 00          |  |  |
| 78 67   | Elder's Mills.....      | 24 00          |  |  |
| 34 15   | Eldon Station.....      | 16 00          |  |  |
| 92 01   | Eldorado.....           | 24 00          |  |  |
| 22 60   | Elford.....             | 12 00          |  |  |
| 62 83   | Elfrida.....            | 20 00          |  |  |
| 349 65  | Elgin.....              | 120 00         | 6 00                                   |  |
| 59 25   | Elginburg.....          | 28 00          |  |  |
| 57 52   | Elginfield.....         | 20 00          |  |  |
| 42 76   | Elia.....               | 16 00          |  |  |
| 80 84   | Elimville.....          | 36 00          |  |  |
| 87 05   | Ehizabethville.....     | 36 00          |  |  |
| 25 50   | Ellaton.....            | 15 00          |  |  |
| 63 00   | Ellengowan.....         | 24 00          |  |  |
| 101 35  | Ellesmere.....          | 36 00          |  |  |
| 41 40   | Elliott.....            | 15 00          |  |  |
| 84 81   | Ellisville.....         | 32 00          |  |  |



A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 20 16   | Elm.....   | 12 00          |  |  |
| 54 13   | Elma.....  | 16 00          |  |  |
| 40 14   | Elmbank.....   | 16 00          |  |  |
| 52 60   | Elm Grove.....   | 30 00          |  |  |
| 24 50   | Elmhedge.....  | 13 00          |  |  |
| 838 66  | Elmira.....  | 320 00         |  | 40 00  |
| 660 14  | Elmvale.....   | 195 00         |  |  |
| 512 81  | Elmwood.....   | 175 00         | 20 00                                  |  |
| 2,198 00  | Elora.....   | 660 00         | 100 00                                 | 100 00   |
| 41 07   | Elphin.....  | 15 50          |  |  |
| 161 00  | Elisaore.....  | 60 00          |  |  |
| 14 94   | Emberson.....  | 11 50          |  |  |
| 702 47  | Embro.....   | 280 00         | 50 00                                  |  |
| 199 24  | Embrun.....  | 80 00          |  |  |
| 86 85   | Emerald.....   | 27 00          |  |  |
| 69 28   | Emery.....   | 28 00          |  |  |
| 26 00   | Emmett.....  | 16 00          |  |  |
| 277 52  | Emsdale.....   | 67 50          | 16 00                                  |  |
| 46 34   | Enfield.....   | 24 00          |  |  |
| 17 13   | Ennis.....   | 11 50          |  |  |
| 280 48  | Enniskillen.....                                       | 140 00         |  |  |
| 127 11  | Ennismore.....   | 40 00          | 8 00                                   |  |
| 424 00  | Entreprise.....  | 112 50         |  |  |
| 67 96   | Epping.....  | 30 00          | 20 00                                  |  |
| 191 41  | Epsom.....   | 57 50          |  |  |
| 117 50  | Eramosa.....   | 48 00          |  |  |
| 6 84  | Erbsville.....   | 11 50          |  |  |
| 34 94   | Erie.....  | 16 00          |  |  |
| 905 02  | Eria.....  | 320 00         | 12 00                                  | 40 00  |
| 138 97  | Erinsville.....  | 50 00          | 6 00                                   |  |
| 89 28   | Ernestown Station.....                                 | 40 00          | 24 00                                  |  |
| 118 54  | Escott.....  | 60 00          |  |  |
| 44 72   | Esksdale.....  | 24 00          |  |  |
| 120 07  | Esquesing.....   | 45 00          |  |  |
| 2,849 38  | Essex Centre.....                                      | 660 00         | 160 00                                 | 120 00   |
| 14 21   | Essexville.....  | 11 50          |  |  |
| 451 65  | Ethel.....   | 157 50         |  |  |
| 7 21  | Ettrick.....   | 11 50          |  |  |
| 221 16  | Eugenia.....   | 70 00          |  |  |
| 56 30   | Evansvale.....   | 19 00          |  |  |
| 27 44   | Evansville.....  | 11 50          |  |  |
| 78 51   | Evelyn.....  | 36 00          |  |  |
| 250 93  | Everett.....   | 90 00          |  |  |
| 65 15   | Eversley.....  | 28 00          |  |  |
| 153 34  | Evertoa.....   | 60 00          |  |  |
| 2,501 85  | Exeter.....  | 680 00         | 90 00                                  | 120 00   |
| 36 55   | Fairbank.....  | 16 00          |  |  |
| 38 50   | Fairfield, East.....                                   | 18 00          |  |  |
| 63 60   | Fairfield Plain.....                                   | 24 00          |  |  |
| 21 03   | Fairholm.....  | 12 00          |  |  |
| 49 65   | Fairmount.....   | 32 00          |  |  |
| 21 21   | Fair Valley.....                                       | 12 00          |  |  |
| 38 54   | Fairview (fermé le 30 sept. ; rouvert le 1er déc. '86) | 11 33          |  |  |
| 30 42   | Falding.....   | 12 00          |  |  |
| 136 41  | Falkenburg.....  | 60 00          | 16 00                                  |  |
| 86 25   | Falkirk.....   | 38 00          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

**N.B.**—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.  | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--------------------------|----------------|--|--|
| \$ cts  |                          | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 84 33   | Fallbrook .....          | 36 00          |  |  |
| 147 00  | Fallowfield .....        | 60 00          |  |  |
| 19 72   | Paraday .....            | 16 00          |  |  |
| 75 98   | Parewell .....           | 20 00          |  |  |
| 101 86  | Fargo .....              | 30 00          |  |  |
| 1,476 44  | Farmersville .....       | 420 00         |  | 40 00  |
| 117 00  | Farquhar .....           | 40 00          | 4 00                                   |  |
| 248 50  | Farran's Point .....     | 90 00          |  |  |
| 55 93   | Fassifern .....          | 31 00          |  |  |
| 88 09   | Fawkham .....            | 32 00          |  |  |
| 37 93   | Fawn .....               | 16 00          |  |  |
| 29 74   | Fellows .....            | 12 00          |  |  |
| 30 17   | Felton .....             | 16 00          |  |  |
| 28 03   | Fenaghvale .....         | 12 00          | 4 00                                   |  |
| 103 97  | Fenella .....            | 40 00          |  |  |
| 1,638 05  | Fenelon Falls .....      | 500 00         | 8 00                                   | 60 00  |
| 28 00   | Fennell's .....          | 20 00          |  |  |
| 256 61  | Fenwick .....            | 78 00          |  |  |
| 2,866 18  | Fergus .....             | 780 00         | 180 00                                 | 120 00   |
| 46 16   | Ferguson .....           | 24 00          |  |  |
| 87 00   | Ferguson's Falls .....   | 33 00          |  |  |
| 97 00   | Ferguson Vale .....      | 36 00          |  |  |
| 66 90   | Fermoy .....             | 23 00          |  |  |
| 30 62   | Fern Glen .....          | 11 50          |  |  |
| 101 80  | Fern Hill .....          | 40 00          |  |  |
| 177 62  | Fesserton .....          | 50 00          |  |  |
| 28 06   | Fetherston .....         | 16 00          |  |  |
| 192 00  | Feversham .....          | 77 50          |  |  |
| 811 74  | Fingal .....             | 295 00         |  |  |
| 35 94   | Fingerboard .....        | 16 00          |  |  |
| 24 00   | Fintona .....            | 20 00          |  |  |
| 48 85   | Fish Creek .....         | 32 00          |  |  |
| 211 70  | Fisherville .....        | 72 00          |  |  |
| 152 74  | Fish Lake .....          | 17 50          |  |  |
| 317 79  | Fitzroy Harbor .....     | 120 00         | 6 00                                   |  |
| 31 00   | Flamboro' Centre .....   | 16 00          |  |  |
| 44 50   | Fleetwood .....          | 16 00          |  |  |
| 1,377 47  | Flesherton .....         | 400 00         | 70 00                                  | 40 00  |
| 153 17  | Flesherton Station ..... | 60 00          |  |  |
| 437 00  | Fletcher .....           | 155 00         |  |  |
| 185 68  | Flinton .....            | 70 00          |  |  |
| 71 50   | Floradale .....          | 19 00          |  |  |
| 686 82  | Florence .....           | 300 00         |  |  |
| 86 92   | Flower Station .....     | 17 50          |  |  |
| 26 49   | Foley .....              | 14 00          |  |  |
| 443 42  | Font Hill .....          | 204 00         |  |  |
| 519 88  | Fordwich .....           | 210 00         | 16 00                                  |  |
| 37 54   | Fordyce .....            | 16 00          |  |  |
| 2,317 36  | Forest .....             | 720 00         | 16 00                                  | 120 00   |
| 278 20  | Forest's Falls .....     | 100 00         | 16 00                                  |  |
| 0 21  | Forest Lake .....        | 17 50          |  |  |
| 34 63   | Forest Mills .....       | 14 00          |  |  |
| 108 49  | Forestville .....        | 50 00          |  |  |
| 84 45   | Forlar .....             | 28 00          |  |  |
| 96 00   | Fork's Road .....        | 27 00          |  |  |
| 270 69  | Formosa .....            | 120 00         |  |  |
| 795 33  | Fort Erie .....          | 368 00         |  | 40 00  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3. A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

**N.B.**—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                        | Appointements | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|---------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.       | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 108 16  | Fort Francis.....                              | 60 00         |  |  |
| 225 25  | Fort William.....                              | 240 00        |  |  |
| 698 19  | Fort William, West (ci-devant Neebing).....    | 230 00        |  |  |
| 339 60  | Fournier (*depuis le 1er octobre 1886).....    | 120 00        | *8 00                                  |  |
| 30 22   | Fowler's Corners.....                          | 12 00         |  |  |
| 186 85  | Foxboro'.....                                  | 80 00         |  |  |
| 87 06   | Foxmead.....                                   | 36 00         |  |  |
| 44 56   | Foymount.....                                  | 20 00         |  |  |
| 118 76  | Franconia.....                                 | 24 00         |  |  |
| 537 60  | Frankford.....                                 | 210 00        |  |  |
| 6 96½   | Frank Hill.....                                | 10 00         |  |  |
| 93 19   | Franklin.....                                  | 40 00         | 12 00                                  |  |
| 17 98   | Frank's Bay (depuis le 1er janvier 1887).....  | 2 50          |  |  |
| 195 45  | Franktown.....                                 | 70 00         |  |  |
| 267 42  | Frankville.....                                | 90 00         |  |  |
| 21 56   | Fraserburg.....                                | 11 50         |  |  |
| 80 42   | Fraserville.....                               | 40 00         |  |  |
| 67 69   | Freeborn.....                                  | 14 50         |  |  |
| 14 75   | Freeiland.....                                 | 11 50         |  |  |
| 209 14  | Freeiton.....                                  | 80 00         | 8 00                                   |  |
| 261 30  | Free man.....                                  | 110 00        |  |  |
| 34 98   | Freeport.....                                  | 20 00         |  |  |
| 11 50   | French Bay.....                                | 11 50         |  |  |
| 0 00  | French River (2 trimestres).....               | 5 00          |  |  |
| 46 74   | Frogmore.....                                  | 10 00         |  |  |
| 57 16   | Frome.....                                     | 24 00         |  |  |
| 197 34  | Fullarton.....                                 | 79 00         |  |  |
| 18 69   | Fuller.....                                    | 14 00         |  |  |
| 68 64   | Fulton.....                                    | 34 00         |  |  |
| 29 10   | Furnace Falls.....                             | 20 00         |  |  |
| 36 16   | Fy field.....                                  | 18 00         |  |  |
| 85 33   | Gad's Hill.....                                | 40 00         |  |  |
| 14 18   | Galbraith.....                                 | 11 50         |  |  |
| 118 78  | Galetta.....                                   | 50 00         |  |  |
| 21 99   | Gallingertown.....                             | 12 00         |  |  |
| 10,631 87                                       | Galt (*discontinué le 30 novembre 1886).....   | 2,600 00      | 60 00                                  | *183 33  |
| 154 42  | Gamebridge.....                                | 60 00         |  |  |
| 4,540 12  | Gananche.....                                  | 1,150 00      |  | 200 00   |
| 141 90  | Garden Hill.....                               | 70 00         |  |  |
| 207 46  | Garden Island.....                             | 95 00         |  |  |
| 74 71   | Garden River.....                              | 40 00         | 4 00                                   |  |
| 92 66   | Garnet.....                                    | 40 00         |  |  |
| 31 00   | Garretton.....                                 | 12 00         |  |  |
| 13 43   | Garrison Road.....                             | 11 50         |  |  |
| 31 89   | Garryowen.....                                 | 12 00         |  |  |
| 235 49  | Gelert.....                                    | 68 00         |  |  |
| 2,673 40  | Georgetown.....                                | 720 00        | 108 00                                 | 120 00   |
| 7 40  | Georgina Island (depuis le 1er août 1886)..... | 6 67          |  |  |
| 57 08   | Germania.....                                  | 30 00         |  |  |
| 86 97   | German Mills.....                              | 34 50         |  |  |
| 207 80  | Gesto.....                                     | 80 00         |  |  |
| 64 37   | Gibraltar.....                                 | 20 00         |  |  |
| 35 04   | Gibson.....                                    | 11 50         |  |  |
| 29 00   | Gilbert's Mills.....                           | 11 50         |  |  |
| 143 00  | Gilford.....                                   | 70 00         | 12 00                                  |  |
| 23 92   | Gill.....                                      | 14 00         |  |  |

**A. DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

**N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.**

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                          | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 110 14  | Gillie's Hill .....                              | 46 00          | .....                                  | .....  |
| 31 51   | Gilmour (depuis le 1er février 1887).....        | 1 66           | .....                                  | .....  |
| 60 09   | Gladstone.....                                   | 30 00          | .....                                  | .....  |
| 322 39  | Glemmis.....                                     | 97 50          | .....                                  | .....  |
| 17 30   | Glamorgan.....                                   | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 23 94   | Glandine.....                                    | 11 50          | .....                                  | .....  |
| 153 99  | Glanford.....                                    | 65 00          | .....                                  | .....  |
| 44 45   | Glanford Station (ci-devant Renton Station)..... | 24 00          | .....                                  | .....  |
| 11 73   | Glanmire.....                                    | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 143 93  | Glanworth.....                                   | 50 00          | .....                                  | .....  |
| 25 93   | Glascott.....                                    | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 49 00   | Glasgow.....                                     | 18 00          | .....                                  | .....  |
| 15 78   | Glastonbury.....                                 | 11 50          | .....                                  | .....  |
| 21 82   | Glen Alda.....                                   | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 385 00  | Glen Allan.....                                  | 155 00         | .....                                  | .....  |
| 63 45   | Glen Annan.....                                  | 30 00          | .....                                  | .....  |
| 158 49  | Glenarm.....                                     | 57 50          | .....                                  | .....  |
| 22 00   | Glen Becker.....                                 | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 157 41  | Glen Buell.....                                  | 60 00          | .....                                  | .....  |
| 143 06  | Glenburnie.....                                  | 13 65          | .....                                  | .....  |
| 179 56  | Glencairn.....                                   | 72 00          | .....                                  | .....  |
| 2,187 98  | Glencoe.....                                     | 720 00         | 18 00                                  | 120 00   |
| 49 59   | Glen Colin.....                                  | 24 00          | .....                                  | .....  |
| 42 83   | Glendale.....                                    | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 14 83   | Glen Donald.....                                 | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 34 61   | Gleneden.....                                    | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 58 54   | Glen Farrow.....                                 | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 85 48   | Glen Huron.....                                  | 40 00          | .....                                  | .....  |
| 42 24   | Glen Huron Station (11 mois).....                | 22 00          | .....                                  | .....  |
| 21 91   | Glenilla.....                                    | 16 00          | 6 00                                   | .....  |
| 114 42  | Glen Mejer (5 trimestres).....                   | 30 00          | .....                                  | .....  |
| 102 60  | Glen Meyer.....                                  | 30 00          | .....                                  | .....  |
| 71 22   | Glen Miller.....                                 | 24 00          | .....                                  | .....  |
| 30 75   | Glenmore.....                                    | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 243 68  | Glen Morris.....                                 | 81 00          | .....                                  | .....  |
| 137 55  | Glennevis.....                                   | 50 00          | .....                                  | .....  |
| 97 41   | Glen Norman.....                                 | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 24 00   | Glen Oak.....                                    | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 45 28   | Glen Orchard.....                                | 20 00          | .....                                  | .....  |
| .....   | Glen Rae (comptes non reçus).....                | .....          | .....                                  | .....  |
| 319 93  | Glen Robertson.....                              | 97 50          | 120 00                                 | .....  |
| 43 15   | Glen Ross.....                                   | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 156 73  | Glenroy.....                                     | 31 00          | .....                                  | .....  |
| 102 19  | Glen Sandfield.....                              | 32 00          | .....                                  | .....  |
| 39 97   | Glenshee.....                                    | 24 00          | .....                                  | .....  |
| 72 44   | Glen Smail.....                                  | 24 00          | .....                                  | .....  |
| 37 95   | Glen Stewart.....                                | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 103 18  | Glen Tay.....                                    | 40 00          | .....                                  | .....  |
| 41 05   | Glen Vale.....                                   | 22 00          | .....                                  | .....  |
| 117 60  | Glen Walter.....                                 | 36 00          | .....                                  | .....  |
| 268 84  | Glen Williams.....                               | 137 50         | .....                                  | .....  |
| 25 87   | Glen Willow.....                                 | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 187 89  | Goble's Corners.....                             | 90 00          | .....                                  | .....  |
| 5,371 73  | Goderich (*y compris arrérages).....             | 1,700 00       | *163 00                                | 280 00   |
| 143 83  | Godfrey.....                                     | 60 00          | .....                                  | .....  |
| 11 06   | Godolphin (depuis le 11 août 1886).....          | 6 36           | .....                                  | .....  |
| 92 72   | Golden Lake.....                                 | 30 00          | .....                                  | .....  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

**N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.**

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                      | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 90 28   | Goldfield .....                              | 30 00          |  |  |
| 36 50   | Goldsmith .....                              | 20 00          |  |  |
| 112 79  | Goldstone .....                              | 34 50          |  |  |
| 71 58   | Gooderham .....                              | 36 00          | 8 00                                   |  |
| 19 41   | Goodstown .....                              | 11 50          |  |  |
| 438 87  | Goodwood .....                               | 160 00         |  |  |
| 297 97  | Gordon .....                                 | 145 00         |  |  |
| 50 95   | Gordonville .....                            | 20 00          |  |  |
| 683 55  | Gore Bay .....                               | 170 00         |  |  |
| 154 40  | Gore's Landing .....                         | 70 00          |  |  |
| 73 03   | Goring .....                                 | 19 00          |  |  |
| 83 32   | Gormley .....                                | 32 00          |  |  |
| 650 48  | Gorrie .....                                 | 260 00         |  |  |
| 3 22  | Gosport .....                                | 11 50          |  |  |
| 13 55   | Goulais' Bay (depuis le 1er août 1886) ..... | 6 87           |  |  |
| 71 01   | Gourock (*y compris arrérages) .....         | *25 00         |  |  |
| 67 57   | Gowanstown .....                             | 31 50          | 16 00                                  |  |
| 67 99   | Gower Point .....                            | 19 00          |  |  |
| 19 73   | Gowrie .....                                 | 12 00          |  |  |
| 699 43  | Grafton .....                                | 240 00         | 30 00                                  |  |
| 65 17   | Grahamsville .....                           | 24 00          |  |  |
| 107 64  | Grand Bend .....                             | 50 00          |  |  |
| 946 26  | Grand Valley .....                           | 280 00         | 16 00                                  |  |
| 16 00   | Granger .....                                | 11 50          |  |  |
| 25 48   | Granite Hill .....                           | 11 50          |  |  |
| 18 97   | Grant .....                                  | 11 50          |  |  |
| 109 86  | Grantley .....                               | 36 00          |  |  |
| 556 74  | Granton .....                                | 200 00         | 20 00                                  |  |
| 116 25  | Grassmere .....                              | 42 00          | 8 00                                   |  |
| 38 93   | Grassy's Corners .....                       | 15 00          |  |  |
| 24 39   | Gratton .....                                | 16 00          |  |  |
| 27 00   | Gravel Hill (3 trimestres) .....             | 12 00          |  |  |
| 2,638 00  | Gravenhurst .....                            | 750 00         | 32 00                                  | 120 00   |
| 19 44   | Graystock .....                              | 16 00          |  |  |
| 52 01   | Greely .....                                 | 11 50          |  |  |
| 199 45  | Greenbank .....                              | 70 00          |  |  |
| 22 09   | Green Bay .....                              | 16 00          |  |  |
| 73 53½  | Greenbush .....                              | 40 00          |  |  |
| 199 15  | Greenfield .....                             | 80 00          | 12 00                                  |  |
| 71 14   | Greenock .....                               | 50 00          |  |  |
| 10 00   | Green Point .....                            | 11 50          |  |  |
| 96 51   | Green River .....                            | 40 00          |  |  |
| 20 50   | Greenside .....                              | 11 50          |  |  |
| 134 27  | Greensville .....                            | 48 00          |  |  |
| 98 18   | Green Valley .....                           | 28 00          |  |  |
| 18 37   | Greenview .....                              | 11 50          |  |  |
| 85 04   | Greenway .....                               | 36 00          |  |  |
| 257 00  | Greenwood .....                              | 90 00          |  |  |
| 32 80   | Gregory .....                                | 16 00          |  |  |
| 30 28   | Grenfell .....                               | 16 00          |  |  |
| 41 35   | Gresham .....                                | 24 00          |  |  |
| 9 92  | Gretna .....                                 | 11 50          |  |  |
| 13 10   | Grey Eagle .....                             | 11 50          |  |  |
| 22 18   | Greystead .....                              | 12 00          |  |  |
| 64 09   | Gribbin .....                                | 24 00          |  |  |
| 88 37   | Griersonville .....                          | 30 00          |  |  |
| 61 36   | Griffin's Corners .....                      | 30 00          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.   | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 56 46   | Griffith.....   | 28 00          |  |  |
| 1,691 08  | Grimsby.....  | 520 00         | 60 00                                  | 80 00  |
| 22 17   | Grimston.....   | 11 50          |  |  |
| 80 98   | Grovesend.....  | 30 00          |  |  |
| 19 50   | Grove Mills.....  | 16 00          |  |  |
| 13 50   | Groveton (depuis le 1er août 1886).....                           | 5 15           |  |  |
| 17,332 72                                       | Guelph.....   | 4,000 00       | 400 00                                 |  |
| 134 32  | Guild's.....  | 50 00          |  |  |
| 25 53   | Gull Creek.....   | 10 00          |  |  |
| 32 04   | Gunter.....   | 15 00          |  |  |
| 6 71  | Guthrie.....  | 11 50          |  |  |
| 57 54   | Guysboro'.....  | 37 00          |  |  |
| 187 19  | Gypsum Mines.....   | 40 00          |  |  |
| 61 05   | Hagerman's Corners.....   | 24 00          |  |  |
| 1,425 54  | Hagersville.....  | 500 00         |  | 60 00  |
| 23 00   | Hainsville.....   | 20 00          |  |  |
| 72 00   | Haldane Hill.....   | 27 00          |  |  |
| 99 05   | Haley Station.....  | 44 00          |  |  |
| 775 96  | Haliburton.....   | 300 00         | 12 00                                  |  |
| 93 88   | Halloway.....   | 36 00          |  |  |
| 139 83  | Hall's Bridge.....  | 72 00          |  |  |
| 18 08   | Hall's Glen.....  | 16 00          |  |  |
| 29 18   | Hall's Mills.....   | 12 00          |  |  |
| 168 00  | Hallville.....  | 60 00          |  |  |
| 15 57   | Halston (fermé le 31 août 1886; rouvert le 1er février 1887)..... | 5 84           |  |  |
| 69,626 25                                       | Hamilton (appointem. et dépenses indiqués ailleurs).....          |                |  |  |
| 36 00   | Hammond.....  | 14 00          |  |  |
| 49 36   | Hampden.....  | 24 00          |  |  |
| 99 05   | Hampshire Mills.....  | 24 00          |  |  |
| 150 88  | Hampstead.....  | 24 00          |  |  |
| 348 22  | Hampton.....  | 120 00         |  |  |
| 23 27   | Hanlan.....   | 16 00          |  |  |
| 46 27   | Hannon.....   | 24 00          |  |  |
| 1,698 02  | Hanover.....  | 500 00         | 40 00                                  | 60 00  |
| 8 14  | Harcourt.....   | 10 00          |  |  |
| 21 35   | Harding.....  | 12 00          |  |  |
| 7 47  | Harkaway.....   | 10 00          |  |  |
| 86 47   | Harlem.....   | 30 00          |  |  |
| 98 77   | Harley.....   | 60 00          | 8 00                                   |  |
| 74 00   | Harlock.....  | 16 00          |  |  |
| 8 06  | Harlowe.....  | 16 00          |  |  |
| 44 11   | Harmony.....  | 20 00          |  |  |
| 103 25  | Harold.....   | 40 00          |  |  |
| 65 89   | Harper.....   | 24 00          |  |  |
| 21 18   | Harpley.....  | 14 00          |  |  |
| 175 36  | Harrietsville.....  | 72 00          |  |  |
| 148 33  | Harrington, Ouest.....  | 60 00          |  |  |
| 182 64  | Harrisburg.....   | 84 00          | 20 00                                  |  |
| 76 46   | Harrison's Corners.....   | 28 00          |  |  |
| 3,325 85  | Harrison.....   | 940 00         | 60 00                                  | 120 00   |
| 325 75  | Harrow.....   | 100 00         |  |  |
| 371 31  | Barrowsmith.....  | 115 00         |  |  |
| 7 53  | Hartfell.....   | 10 00          |  |  |
| 118 78  | Hartford.....   | 50 00          |  |  |
| 81 37   | Hartington.....   | 30 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                    | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 79 69   | Hartley .....                              | 20 00          |  |  |
| 39 34   | Hartsmere .....                            | 16 00          |  |  |
| 45 97   | Harty's Station .....                      | 10 00          |  |  |
| 152 90  | Harwich .....                              | 50 00          |  |  |
| 248 60  | Harwood .....                              | 100 00         |  |  |
| 1,496 64  | Hastings .....                             | 460 00         | 20 00                                  | 60 00  |
| 104 12  | Hatchley Station .....                     | 36 00          |  |  |
| 35 45   | Haultain .....                             | 16 00          |  |  |
| 291 83  | Havelock .....                             | 60 50          | 24 83                                  |  |
| 95 64   | Havergal (ci-devant Conroy's Farm) .....   | 19 00          |  |  |
| 1,394 13  | Hawkesbury .....                           | 420 00         |  | 40 00  |
| 202 02  | Hawkestone .....                           | 60 00          |  |  |
| 383 81  | Hawkesville .....                          | 150 00         | 20 00                                  |  |
| 39 24   | Hawley .....                               | 16 00          |  |  |
| 29 02   | Hawthorne .....                            | 16 00          |  |  |
| 201 85  | Hawtreys .....                             | 60 00          | 40 00                                  |  |
| 112 02  | Hay .....                                  | 50 00          |  |  |
| 18 26   | Hay Bay .....                              | 15 00          |  |  |
| 7 12  | Hayburn (depuis le 1er octobre 1886) ..... | 5 00           |  |  |
| 63 44   | Haydon .....                               | 30 00          |  |  |
| 175 35  | Hayesville .....                           | 67 50          |  |  |
| 32 69   | Hayesland .....                            | 20 00          |  |  |
| 146 63  | Hazeldean .....                            | 50 00          |  |  |
| 37 69   | Headford .....                             | 18 00          |  |  |
| 28 75   | Head Lake .....                            | 12 00          |  |  |
| 258 32  | Heathcote .....                            | 100 00         |  |  |
| 8 84  | Heather .....                              | 11 50          |  |  |
| 122 00  | Heckston .....                             | 44 00          |  |  |
| 312 55  | Heidelberg .....                           | 87 50          |  |  |
| 76 05   | Hemlock .....                              | 24 00          |  |  |
| 63 82   | Hendrick .....                             | 20 00          |  |  |
| 97 26   | Henfryn .....                              | 44 00          |  |  |
| 19 98   | Henry .....                                | 14 00          |  |  |
| 632 22  | Hensall .....                              | 230 00         | 16 00                                  |  |
| 458 74  | Hepworth .....                             | 120 00         | 4 00                                   |  |
| 65 02   | Hereward .....                             | 23 00          |  |  |
| 105 47  | Hermion .....                              | 16 00          |  |  |
| 2,039 05  | Hespeler .....                             | 500 00         |  | 60 00  |
| 26 52   | Hesson .....                               | 12 00          |  |  |
| 67 64   | Hewitt (*y compris arrrages) .....         | *17 50         |  |  |
| 26 67   | Hiawatha .....                             | 12 00          |  |  |
| 145 44  | Hickson .....                              | 48 50          |  |  |
| 18 56   | High Falls .....                           | 16 00          |  |  |
| 30 63   | Highfield .....                            | 12 00          |  |  |
| 502 62  | Highgate .....                             | 120 00         |  |  |
| 107 78  | Highland Creek .....                       | 50 00          |  |  |
| 144 66  | Hillier .....                              | 70 00          | 8 00                                   |  |
| 21 57   | Hillman .....                              | 11 50          |  |  |
| 15 00   | Hillsbor' .....                            | 12 00          |  |  |
| 564 50  | Hillsburg .....                            | 220 00         |  |  |
| 546 53  | Hillsdale .....                            | 190 00         | 10 00                                  |  |
| 67 26   | Hill's Green .....                         | 30 00          |  |  |
| 103 70  | Hilly Grove .....                          | 31 50          |  |  |
| 41 94   | Hilton .....                               | 30 00          |  |  |
| 9 10  | Hinch .....                                | 11 50          |  |  |
| 147 73  | Hintonburg .....                           | 44 00          |  |  |
| 89 51   | Hoard's Station .....                      | 31 50          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

**N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.**

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.  | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage |
|---|--|----------------|--|---|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.   |
| 7 13  | Hoasic   | 12 00          |  |   |
| 64 56   | Hoath Head   | 20 00          |  |   |
| 86 54   | Robart   | 24 00          |  |   |
| 94 44   | Hockley  | 36 00          |  |   |
| 117 78½   | Holbrook   | 31 50          |  |   |
| 318 50  | Holland Centre   | 120 00         |  |   |
| 267 03  | Holland Landing  | 100 00         |  |   |
| 290 68  | Hollen   | 130 00         |  |   |
| 44 38   | Holly  | 16 00          |  |   |
| 18 02   | Holly Park   | 12 00          |  |   |
| 197 75  | Holmesville  | 72 00          |  |   |
| 377 51  | Holstein   | 120 00         | 60 00                                  |   |
| 70 98   | Holt   | 24 00          |  |   |
| 142 00  | Holyrood   | 60 00          |  |   |
| 99 57   | Homer  | 36 00          |  |   |
| 118 13  | Honeywood  | 40 00          |  |   |
| 69 14   | Hoodstown  | 31 50          |  |   |
| 19 01   | Hope Bay   | 12 00          |  |   |
| 10 50   | Hopefield  | 12 00          |  |   |
| 17 73   | Hopeness   | 12 00          |  |   |
| 92 68   | Hopetown   | 28 00          |  |   |
| 123 84  | Hopeville  | 70 00          |  |   |
| 153 00  | Hornby   | 64 00          |  |   |
| 17 90   | Horncastle   | 12 00          |  |   |
| 395 93  | Horning's Mills  | 160 00         |  |   |
| 15 81   | Hotspur  | 11 50          |  |   |
| 167 69  | Houghton   | 60 00          |  |   |
| 98 91   | Housey's Rapids  | 30 00          |  |   |
| 9 37  | Howe Island  | 12 00          |  |   |
| 9 82  | Huffman (fermé le 31 oct. 1886)                                    | 11 66          |  |   |
| 93 85   | Humber   | 40 00          |  |   |
| 36 58   | Humber Bay (depuis le 1er déc 1886)                                | 3 33           |  |   |
| 869 23  | Humberstone  | 340 00         |  | 40 00   |
| 111 87  | Huntingfield   | 18 00          |  |   |
| 92 58   | Huntley  | 40 00          |  |   |
| 1,997 41  | Huntsville   | 525 00         | 72 00                                  | 75 00   |
| 13 70   | Hurdman's Bridge (fermé le 31 août 1886; rouvert le 1er déc. 1886) | 17 84          |  |   |
| 17 78   | Hurdville  | 11 50          |  |   |
| 141 83  | Huston   | 44 00          | 16 00                                  |   |
| 25 03   | Huttonsville   | 34 50          |  |   |
| 41 84   | Hybla  | 12 00          |  |   |
| 107 06  | Hyde Park Corner   | 40 00          |  |   |
| 18 00   | Hyudman  | 12 00          |  |   |
| 85 11   | Ida  | 36 00          |  |   |
| 193 63  | Ignace   | 63 00          |  |   |
| 306 48  | Ilberton   | 100 00         |  |   |
| 95 57   | Ilfracombe   | 48 00          |  |   |
| 44 15   | Indian River   | 30 00          |  |   |
| 7,873 48  | Ingersoll  | 2,200 00       | 400 00                                 | 360 00  |
| 311 15  | Inglewood  | 88 00          |  |   |
| 37 35   | Ingoldsby  | 24 00          |  |   |
| 19 50   | Inholmes   | 10 00          |  |   |
| 39 46   | Inistioge  | 20 00          |  |   |
| 250 50  | Inkerman   | 99 00          |  |   |
| 346 93  | Innerkip   | 120 00         |  |   |



**A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

**N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente de timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.**

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                     | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 25 90   | Innisfil .....                              | 20 00          |  |  |
| 124 83  | Innisville.....                             | 40 00          |  |  |
| 618 00  | International Bridge.....                   | 240 00         |  |  |
| 137 91  | Ioverary.....                               | 60 00          |  |  |
| 14 50   | Inverhaugh.....                             | 11 50          |  |  |
| 45 34   | Inverhuron.....                             | 20 00          |  |  |
| 228 19  | Ivermay.....                                | 120 00         | 4 00                                   |  |
| 355 92  | Inwood.....                                 | 135 00         |  |  |
| 242 41  | Iona.....                                   | 104 00         |  |  |
| 152 24  | Iona Station.....                           | 60 00          |  |  |
| 120 95  | Irena.....                                  | 43 50          | 6 00                                   |  |
| 48 25   | Iris.....                                   | 16 00          |  |  |
| 90 06   | Irontale.....                               | 24 00          |  |  |
| 2,117 28  | Iroquois.....                               | 600 00         | 120 00                                 | 80 00  |
| 13 51   | Irwin.....                                  | 11 50          |  |  |
| 56 53   | Islay.....                                  | 20 00          |  |  |
| 187 20  | Islington.....                              | 80 00          |  |  |
| 152 65  | Ivan.....                                   | 28 00          |  |  |
| 124 70  | Ivanhoe.....                                | 50 00          |  |  |
| 164 17  | Ivy.....                                    | 47 50          |  |  |
| 3 00  | Jackfish Bay (ouvert le 1er mars 1887)..... | 3 33           |  |  |
| 42 75   | Jackson.....                                | 30 00          |  |  |
| 36 82   | Jaffa.....                                  | 20 00          |  |  |
| 114 77  | Jamestown.....                              | 50 00          |  |  |
| 62 33   | Jamieson.....                               | 15 00          |  |  |
| 169 13  | Janetville.....                             | 64 00          |  |  |
| 31 00   | Jarlsberg.....                              | 16 00          |  |  |
| 93 26   | Jarratt's Corners.....                      | 40 00          |  |  |
| 1,323 38  | Jarvis.....                                 | 400 00         | 50 00                                  | 40 00  |
| 407 51  | Jasper.....                                 | 120 00         | 12 00                                  |  |
| 68 73   | Jefferson.....                              | 20 00          |  |  |
| 24 14   | Jericho.....                                | 16 00          |  |  |
| 14 62   | Jermyn.....                                 | 10 00          |  |  |
| 224 81  | Jerseyville.....                            | 72 00          |  |  |
| 16 35   | Jessopville.....                            | 11 50          |  |  |
| 25 50   | Jocelyn.....                                | 16 00          |  |  |
| 32 07   | Jock Vale.....                              | 16 00          |  |  |
| 69 38   | Johnson.....                                | 27 00          |  |  |
| 42 00   | Johnson's Mills.....                        | 16 00          |  |  |
| 41 15   | Jones Falls.....                            | 24 00          |  |  |
| 185 85  | Jordan.....                                 | 72 00          |  |  |
| 98 51   | Jordan Station.....                         | 62 50          |  |  |
| 13 34   | Josephburg.....                             | 14 00          |  |  |
| 65 98   | Josephine.....                              | 18 00          |  |  |
| 27 75   | Juddhaven.....                              | 12 00          |  |  |
| 54 00   | Jura.....                                   | 30 00          |  |  |
| 160 31  | Kagawong.....                               | 70 00          |  |  |
| 41 34   | Kaladar.....                                | 20 00          | 2 00                                   |  |
| 186 50  | Kare.....                                   | 63 00          |  |  |
| 137 56  | Katrine.....                                | 60 00          |  |  |
| 94 13   | Keady.....                                  | 40 00          | 12 00                                  |  |
| 134 78  | Kearney.....                                | 40 00          |  |  |
| 275 00  | Keenansville.....                           | 100 00         |  |  |
| 360 48  | Keene.....                                  | 120 00         |  |  |
| 318 77  | Keewatin Mills.....                         | 147 50         |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                 | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 68 44   | Keith .....   | 20 00          |  |  |
| 32 00   | Keldon .....  | 12 00          |  |  |
| 44 03   | Kelso .....   | 15 00          |  |  |
| 121 77  | Kelvin .....  | 60 00          |  |  |
| 129 52  | Kemble .....  | 43 00          | 4 00                                   |  |
| 1,684 01  | Kemptville .....  | 506 00         | 60 00                                  | 60 00  |
| 236 77  | Kendal .....  | 75 00          |  |  |
| 116 00  | Kenilworth .....  | 40 00          | 30 00                                  |  |
| 191 86  | Kenmore .....   | 60 00          |  |  |
| 17 59   | Kenneway .....  | 11 50          |  |  |
| 39 38   | Kenney .....  | 11 50          |  |  |
| 114 00  | Kensington .....  | 40 00          |  |  |
| 106 92  | Kent Bridge (*y compris arrérages) .....                | 50 00          | *10 50                                 |  |
| 301 50  | Kerwood .....   | 90 00          |  |  |
| 63 57   | Kertch .....  | 24 00          |  |  |
| 214 62  | Keswick .....   | 80 00          |  |  |
| 224 73  | Kettleby .....  | 97 50          |  |  |
| 23 86   | Keyser .....  | 12 00          |  |  |
| 59 00   | Khiva .....   | 24 00          |  |  |
| 208 28  | Kilbride .....  | 60 00          |  |  |
| 0 80  | Kilgorie .....  | 10 00          |  |  |
| 69 67   | Killalce .....  | 30 00          |  |  |
| 168 16  | Killarney .....   | 74 00          | 30 00                                  |  |
| 38 25   | Killeen .....   | 24 00          |  |  |
| 16 50   | Killyleagh .....  | 12 00          |  |  |
| 12 59   | Kilmanagh .....   | 16 00          |  |  |
| 35 50   | Kilmarnock .....  | 16 00          |  |  |
| 14 82   | Kilmartin .....   | 12 00          |  |  |
| 30 83   | Kilmaurs .....  | 12 00          |  |  |
| 248 08  | Kilsyth .....   | 100 00         |  |  |
| 98 99   | Kilworthy (ci-devant Lethbridge) .....                  | 30 00          |  |  |
| 63 33   | Kimball .....   | 24 00          |  |  |
| 194 31  | Kimberley .....   | 57 50          |  |  |
| 283 40  | Kinburn .....   | 70 00          | 6 00                                   |  |
| 3,755 60  | Kincardine .....  | 1,020 00       | 72 00                                  | 160 00   |
| 460 67  | King .....  | 152 50         | 50 00                                  |  |
| 13 85   | Kingarf (depuis le 1er juin 1886) .....                 | 8 33           |  |  |
| 53 36   | King Creek .....  | 30 00          |  |  |
| 77 33   | King Lake .....   | 28 50          |  |  |
| 69 64   | Kingsbridge .....                                       | 30 00          |  |  |
| 23 40   | Kingscote .....   | 11 50          |  |  |
| 35 39   | Kingscourt .....  | 16 00          |  |  |
| 77 26   | Kingsford .....   | 20 00          |  |  |
| 103 71  | King's-mill .....                                       | 40 00          | 12 00                                  |  |
| 20,296 04                                       | Kingston (appoint. et dépenses ailleurs indiqués) ..... |                |  |  |
| 35 37   | Kingston Mills .....                                    | 24 00          |  |  |
| 156 68  | Kingston Station (depuis le 15 mai 1886) .....          | 8 75           |  |  |
| 1,031 19  | Kingsville .....  | 360 00         | 12 00                                  | 40 00  |
| 42 46   | King's Wharf .....                                      | 16 00          |  |  |
| 48 89   | Kinkora .....   | 22 00          |  |  |
| 209 36  | Kinloss .....   | 64 00          | 16 00                                  |  |
| 216 27  | Kinlough .....  | 80 00          |  |  |
| 573 44  | Kinnouat .....  | 220 00         | 30 00                                  |  |
| 3 33  | Kinnaird (bureau fermé ; arrérages de revenu) .....     |                |  |  |
| 83 22   | Kinsale .....   | 36 00          |  |  |
| 176 57  | Kintail .....   | 80 00          |  |  |
| 170 42  | Kintore .....   | 80 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.          | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|----------------------------------|----------------|--|--|
| \$ cts  |                                  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 263 26  | Kippen .....                     | 107 50         | 20 00                                  |  |
| 72 88   | Kirby .....                      | 40 00          |  |  |
| 398 64  | Kirkfield .....                  | 110 00         |  |  |
| 81 92   | Kirkhill .....                   | 32 00          |  |  |
| 387 15  | Kirkton .....                    | 115 00         |  |  |
| 9 42  | Kirkville .....                  | 10 00          |  |  |
| 165 47  | Kirkwall (*surplus crédité)..... | *39 50         |  |  |
| 270 06  | Kleinburg .....                  | 87 50          |  |  |
| 227 28  | Klock's Mills .....              | 87 50          |  |  |
| 11 00   | Knapdale .....                   | 11 50          |  |  |
| 21 08   | Knatchbull .....                 | 11 50          |  |  |
| 72 74   | Kohler .....                     | 30 00          |  |  |
| 103 01  | Kolapore .....                   | 18 00          |  |  |
| 241 16½   | Komoka .....                     | 100 00         |  |  |
| 26 00   | Korah .....                      | 16 00          |  |  |
| 75 08   | Kossuth .....                    | 23 00          |  |  |
| 33 27   | Kurtzville .....                 | 23 00          |  |  |
| 12 00   | Lady Bank .....                  | 12 00          |  |  |
| 122 47  | Lafontaine .....                 | 40 00          |  |  |
| 114 90  | Laggan .....                     | 50 00          |  |  |
| 25 22   | Lake Charles .....               | 10 00          |  |  |
| 11 22   | Lake Doré .....                  | 12 00          |  |  |
| 36 58   | Lakehurst .....                  | 16 00          |  |  |
| 195 81  | Lakelet .....                    | 70 00          |  |  |
| 1,480 89  | Lakefield .....                  | 500 00         | 20 00                                  | 30 00  |
| 58 47   | Lake Opinicon .....              | 23 00          |  |  |
| 182 45  | Lakeport .....                   | 160 00         |  |  |
| 115 21  | Lakeside .....                   | 44 00          |  |  |
| 42 59   | Lake Talon .....                 | 50 00          |  |  |
| 111 98  | Lakeview .....                   | 36 00          |  |  |
| 177 26  | L'Amable .....                   | 59 00          | 30 00                                  |  |
| 48 63   | L'amaroux .....                  | 28 00          |  |  |
| 236 40  | Lambeth .....                    | 135 00         |  |  |
| 305 07  | Lambton Mills .....              | 140 00         |  |  |
| 48 89   | Lamlash .....                    | 20 00          |  |  |
| 10 82   | Lammermoor .....                 | 11 50          |  |  |
| 996 16  | Lanark .....                     | 357 50         | 32 00                                  | 40 00  |
| 1,493 65  | Lancaster .....                  | 480 00         | 360 00                                 | 60 00  |
| 30 02   | Lanclet .....                    | 16 00          |  |  |
| 60 60   | Lanes .....                      | 20 00          |  |  |
| 290 32  | Lang .....                       | 108 00         |  |  |
| 49 65   | Langford .....                   | 24 00          |  |  |
| 95 87   | Langside .....                   | 40 00          |  |  |
| 17 19   | Langstaff .....                  | 16 00          |  |  |
| 436 55  | Langton .....                    | 180 00         | 6 00                                   |  |
| 711 08  | Lansdowne .....                  | 200 00         |  |  |
| 101 57  | Lansing .....                    | 42 00          |  |  |
| 7 77  | Larkin (3 trimestres) .....      | 8 50           |  |  |
| 149 00  | La Salette .....                 | 60 00          |  |  |
| 151 00  | Laskay .....                     | 50 00          |  |  |
| 21 74   | Lasswade .....                   | 11 50          |  |  |
| 38 43   | Latimer .....                    | 20 00          |  |  |
| 72 79   | Latona .....                     | 28 00          |  |  |
| 350 78½   | Laurel .....                     | 50 00          | 10 00                                  |  |
| 12 63   | Lavant .....                     | 11 50          |  |  |
| 154 61  | Lavant Station .....             | 47 50          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N. B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                       | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 97 14   | Lavender.....                                 | 36 00          |  |  |
| 160 77  | Lawrence Station.....                         | 60 00          |  |  |
| 36 15   | Layton.....                                   | 17 00          |  |  |
| 126 05  | Leadbury.....                                 | 40 00          |  |  |
| 14 44   | Leafield.....                                 | 11 50          |  |  |
| 1,504 79  | Leamington.....                               | 480 00         | 60 00                                  | 60 00  |
| 70 49   | Leaskdale.....                                | 32 00          |  |  |
| 47 99   | Lebanou.....                                  | 24 00          |  |  |
| 1,958 65  | LeBreton Flats.....                           | 440 00         |  | 80 00  |
| 253 35  | Lefavre.....                                  | 78 00          |  |  |
| 306 00  | Lefroy.....                                   | 120 00         | 16 00                                  |  |
| 18 31   | Leg Lake.....                                 | 10 00          |  |  |
|   | Lehman's Landing.....                         | 11 50          |  |  |
| 12 50   | Leinster.....                                 | 11 50          |  |  |
| 115 36  | Leith.....                                    | 40 00          |  |  |
| 30 67   | Leitrim.....                                  | 12 00          |  |  |
| 7 39  | Lemieux.....                                  | 11 50          |  |  |
| 88 43   | Lemcnville.....                               | 32 00          |  |  |
| 8 00  | Les Érables (depuis le 1er octobre 1886)..... | 5 00           |  |  |
| 233 36  | Leskard.....                                  | 80 00          |  |  |
| 156 36  | Leslie.....                                   | 70 00          |  |  |
| 8 25  | Letterkenney.....                             | 11 50          |  |  |
| 32 00   | Lewisham.....                                 | 12 00          |  |  |
| 17 08   | Lidcote.....                                  | 12 00          |  |  |
| 65 40   | Lieury.....                                   | 40 00          |  |  |
| 29 55   | Lifford.....                                  | 30 00          |  |  |
| 9 61  | Lily Lake.....                                | 11 50          |  |  |
| 40 00   | Lily Oak.....                                 | 16 00          |  |  |
| 18 84   | Limebank (depuis le 1er septembre 1886).....  | 5 83           |  |  |
| 154 62  | Limehouse.....                                | 50 00          |  |  |
| 30 03   | Lime Lake.....                                | 16 00          |  |  |
| 99 00   | Linden Valley.....                            | 40 00          |  |  |
| 14 00   | Lindenwood.....                               | 10 00          |  |  |
| 7,173 09  | Lindsay.....                                  | 2,060 00       | 200 00                                 | 320 00   |
| 56 55   | Linton.....                                   | 20 00          |  |  |
| 511 28  | Linwood.....                                  | 190 00         |  |  |
| 368 43  | Lion's Head (*y compris arrérages).....       | 120 00         | *10 00                                 |  |
| 32 39   | Lisbon.....                                   | 16 00          |  |  |
| 18 00   | Lisbura.....                                  | 12 00          |  |  |
| 535 09  | L'Isle.....                                   | 180 00         | 24 00                                  |  |
| 3,588 83  | Listowel.....                                 | 1,100 00       | 120 00                                 | 160 00   |
| 598 01  | Little Britain.....                           | 220 00         | 10 00                                  |  |
| 493 88  | Little Current (*y compris arrérages).....    | 135 00         | *124 00                                |  |
| 22 17   | Little Rapids.....                            | 11 50          |  |  |
| 106 92  | Little Rideau.....                            | 40 00          |  |  |
| 18 29   | Littlewood.....                               | 10 00          |  |  |
| 174 17  | Liverpool Market.....                         | 47 50          |  |  |
| 14 78   | Living Springs.....                           | 11 50          |  |  |
| 244 83  | Lloydtown.....                                | 88 00          |  |  |
| 108 86  | Lobo.....                                     | 50 00          | 4 00                                   |  |
| 113 12  | Lochalah.....                                 | 36 00          |  |  |
| 64 16   | Loch Garry.....                               | 23 00          |  |  |
| 126 43  | Lochiel.....                                  | 60 00          |  |  |
| 23 06   | Lochinvar.....                                | 20 00          |  |  |
| 60 03   | Loch Winnoch.....                             | 24 00          |  |  |
| 59 41   | Lockton.....                                  | 20 00          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

**N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.**

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.  | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage |
|---|--|----------------|--|---|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.   |
| 51 52   | Locust Hill (depuis le 1er juin 1886; ci-devant Green River Station) ..... | 8 33           |  |   |
| 44 33   | Lodi .....   | 20 00          |  |   |
| 40 83   | Logierait .....  | 24 00          |  |   |
| 192 92  | Lombardy .....   | 60 00          |  |   |
| 396 04  | Londesboro' .....  | 150 00         |  |   |
| 45,693 64                                       | London (appointem. et dépenses indiqués ailleurs) .....                    |                |  |   |
| 1,335 55  | London, East .....   | 440 00         |  | 60 00   |
| 16 50   | Long Bay .....   | 11 50          |  |   |
| 417 82  | Longford Mills .....   | 115 00         |  |   |
| 25 67   | Long Lake .....  | 16 00          |  |   |
| 28 06   | Longtinville .....   | 20 00          |  |   |
| 126 95  | Longwood .....   | 60 00          | 10 00                                  |   |
| 178 85  | Lonsdale .....   | 60 00          |  |   |
| 38 10   | Loree .....  | 20 00          |  |   |
| 76 31   | Loretto .....  | 30 00          |  |   |
| 929 99  | L'Orignal .....  | 360 00         | 48 00                                  | 40 00   |
| 12 59   | Lorimer Lake .....   | 11 50          |  |   |
| 90 46   | Loring .....   | 20 00          |  |   |
| 29 11   | Lorne .....  | 30 00          |  |   |
| 181 25  | Lorneville .....   | 50 00          |  |   |
| 27 25   | Lorraine .....   | 12 00          |  |   |
| 91 12   | Lotus .....  | 30 00          |  |   |
| 48 00   | Louise .....   | 12 00          |  |   |
| 91 71   | Louisville .....   | 42 00          |  |   |
| 45 36   | Lovat .....  | 16 00          |  |   |
| 48 56   | Lovering .....   | 20 00          |  |   |
| 65 62   | Lovett .....   | 30 00          |  |   |
| 90 91   | Lowbanks .....   | 34 50          |  |   |
| 151 95  | Lowville .....   | 76 00          | 16 00                                  |   |
| 1,153 75  | Lucan .....  | 400 00         | 160 00                                 | 80 00   |
| 2,227 66  | Lucknow .....  | 680 00         | 40 00                                  | 120 00  |
| 58 06   | Lumley .....   | 20 00          |  |   |
| 18 41   | Lundy .....  | 11 50          |  |   |
| 229 82  | Lunenburg .....  | 80 00          |  |   |
| 24 05   | Lurgan .....   | 16 00          |  |   |
| 53 19   | Lutherville .....  | 16 00          |  |   |
| 57 13   | Luton .....  | 20 00          |  |   |
| 668 19  | Lyn .....  | 240 00         |  |   |
| 8 25  | Lynch Lake .....   | 20 00          |  |   |
| 392 66  | Lynden .....   | 120 00         |  |   |
| 252 29  | Lyndhurst .....  | 100 00         |  |   |
| 387 51  | Lyndoch .....  | 140 00         | 32 00                                  |   |
| 69 92   | Lynn Valley .....  | 24 00          |  |   |
| 102 75  | Lynnville .....  | 50 00          |  |   |
| 127 68  | Lyons .....  | 44 00          |  |   |
| 3 33  | McCormick (depuis le 1er mars 1887) .....                                  | 0 83           |  |   |
| 16 90   | McCreedy .....   | 11 50          |  |   |
| 94 28   | McCrimmon .....  | 30 00          |  |   |
| 176 18  | McDonald's Corners .....   | 70 00          |  |   |
| 82 11   | McGarry .....  | 26 00          |  |   |
| 144 38  | McGregor .....   | 60 00          |  |   |
| 91 54   | McIntosh Mills .....   | 36 00          |  |   |
| 158 69  | McIntyre .....   | 70 00          |  |   |
| 18 50   | McIver .....   | 11 50          |  |   |
| 215 86  | McKellar .....   | 90 00          | 10 00                                  |   |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, A —Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres, etc. | Nom du bureau de poste.                  | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.                                   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 12 68                                     | McKinlay .....                           | 11 50          |  |  |
| 214 65                                    | McLaren's Mills .....                    | 55 00          |  |  |
| 3 25                                      | McLean (depuis le 1er janvier 1887)..... | 2 50           |  |  |
| 19 48                                     | McPhail .....                            | 11 50          |  |  |
| 272 73                                    | Maberly .....                            | 77 50          |  |  |
| 14 74                                     | Macdonald .....                          | 11 50          |  |  |
| 98 00                                     | Mackay's Station .....                   | 60 00          | 80 00                                  |  |
| 24 32                                     | Macton .....                             | 16 00          |  |  |
| 73 27                                     | Macville .....                           | 28 00          |  |  |
| 2,037 70                                  | Madoc .....                              | 630 00         | 80 00                                  | 100 00   |
| 391 12                                    | Magnetawan .....                         | 117 50         | 36 00                                  |  |
| 29 32                                     | Maguire .....                            | 16 00          |  |  |
| 204 81                                    | Maidstone .....                          | 107 50         |  |  |
| 252 98                                    | Maitland .....                           | 96 00          | 12 00                                  |  |
| 48 34                                     | Malakoff .....                           | 20 00          |  |  |
| 94 59                                     | Malcolm .....                            | 40 00          |  |  |
| 483 57                                    | Mallorytown.....                         | 200 00         | 90 00                                  |  |
| 12 11                                     | Malone .....                             | 16 00          |  |  |
| 48 01                                     | Malta .....                              | 20 00          |  |  |
| 184 70                                    | Malton .....                             | 70 00          | 4 00                                   |  |
| 337 83                                    | Malvern .....                            | 64 00          |  |  |
| 192 89                                    | Manchester .....                         | 69 00          |  |  |
| 175 56                                    | Mandamin .....                           | 60 00          |  |  |
| 377 83                                    | Manilla .....                            | 160 00         |  |  |
| 55 15                                     | Manion .....                             | 28 00          |  |  |
| 550 89                                    | Manitowaning .....                       | 280 00         | 45 00                                  |  |
| 57 31                                     | Mannheim .....                           | 20 00          |  |  |
| 511 62                                    | Manotic .....                            | 200 00         |  |  |
| 81 49                                     | Mansewood .....                          | 30 00          |  |  |
| 180 87                                    | Mansfield .....                          | 69 00          |  |  |
| 89 49                                     | Manvers Station.....                     | 20 00          |  |  |
| 297 94                                    | Maple .....                              | 117 50         | 24 00                                  |  |
| 21 26                                     | Maple Grove.....                         | 10 00          |  |  |
| 45 48                                     | Maple Hill .....                         | 40 00          |  |  |
| 17 08                                     | Maple Island .....                       | 12 00          |  |  |
| 29 39                                     | Maple Lake .....                         | 16 00          |  |  |
| 78 11                                     | Maple Lodge .....                        | 31 00          |  |  |
| 22 36                                     | Maple Ridge .....                        | 12 00          |  |  |
| 90 04                                     | Mapleton .....                           | 26 00          |  |  |
| 63 20                                     | Maple Vall-y .....                       | 24 00          |  |  |
| 69 05                                     | Maplewood .....                          | 31 00          |  |  |
| 17 00                                     | Mar .....                                | 12 00          | 8 00                                   |  |
| 82 72                                     | Marathon .....                           | 40 00          |  |  |
| 14 30                                     | Marble Rock .....                        | 12 00          |  |  |
| 35 93                                     | March .....                              | 24 00          |  |  |
| 27 87                                     | Marchmont .....                          | 16 00          |  |  |
| 58 89                                     | Marchurst .....                          | 17 50          |  |  |
| 79 09                                     | Marden .....                             | 32 00          |  |  |
| 1,559 63                                  | Markdale .....                           | 480 00         | 20 00                                  | 60 00  |
| 1,623 67                                  | Markham .....                            | 540 00         | 90 00                                  | 80 00  |
| 246 00                                    | Marksville .....                         | 80 00          | 12 00                                  |  |
| 94 50                                     | Maribank .....                           | 31 00          |  |  |
| 28 46                                     | Marmion .....                            | 16 00          |  |  |
| 751 80                                    | Marmora .....                            | 235 00         | 12 00                                  |  |
| 50 84                                     | Marnock .....                            | 20 00          |  |  |
| 21 50                                     | Marsh Hill .....                         | 12 00          |  |  |
| 223 22                                    | Marshville .....                         | 75 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                       | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 36 75   | Marston .....                                 | 12 00          |  |  |
| 142 61  | Marsville (* 3 trimestres ; discontinué)..... | 55 00          | *4 50                                  |  |
| 733 33  | Martintown .....                              | 295 00         |  |  |
| 66 65   | Marvelville .....                             | 24 00          |  |  |
| 151 73  | Marysville .....                              | 70 00          | 24 00                                  |  |
| 47 26   | Masonville .....                              | 24 00          |  |  |
| 77 58   | Massie .....                                  | 30 00          |  |  |
| 38 36   | Matawatchan .....                             | 20 00          |  |  |
| 1,772 22  | Mattawa .....                                 | 720 00         | 60 00                                  | 100 00   |
| 788 20  | Maxville .....                                | 230 00         | 49 00                                  |  |
| 282 03  | Maxwell .....                                 | 100 00         |  |  |
| 33 27   | Mayerville .....                              | 16 00          |  |  |
| 59 00   | Mayfair .....                                 | 28 00          |  |  |
| 65 20   | Mayfield .....                                | 24 00          |  |  |
| 10 06   | Maynard .....                                 | 10 00          |  |  |
| 463 75  | Maynooth .....                                | 115 00         |  |  |
| 222 11  | Meadowvale.....                               | 80 00          |  |  |
| 3,434 97  | Meaford .....                                 | 960 00         | 60 00                                  | 160 00   |
| 34 46   | Mecunuoma.....                                | 20 00          | 10 00                                  |  |
| 113 10  | Medina .....                                  | 39 00          |  |  |
| 193 19  | Melanchou .....                               | 57 00          |  |  |
| 48 53   | Mel drum Bay.....                             | 12 00          |  |  |
| 21 98   | Melissa.....                                  | 24 00          |  |  |
| 74 18   | Melrose .....                                 | 40 00          |  |  |
| 43 17   | Melville .....                                | 18 00          |  |  |
| 49 00   | Melville Cross.....                           | 24 00          |  |  |
| 163 55  | Menie.....                                    | 50 00          |  |  |
| 20 46   | Menomonee .....                               | 12 00          |  |  |
| 47 06   | Merivale .....                                | 20 00          |  |  |
| 260 03  | Merlin .....                                  | 100 00         |  |  |
| 1,433 78  | Merrickville.....                             | 420 00         |  | 60 00  |
| 13 50   | Merritt .....                                 | 11 50          |  |  |
| 982 35  | Merritton .....                               | 335 00         |  | 40 00  |
| 89 33   | Merton .....                                  | 40 00          |  |  |
| 591 10  | Metcalf .....                                 | 200 00         |  |  |
| 52 27   | Metropolitan .....                            | 20 00          |  |  |
| 43 52   | Metz .....                                    | 14 00          |  |  |
| 57 12   | Meyersburg .....                              | 24 00          |  |  |
| 124 67  | Michael's Bay .....                           | 40 00          |  |  |
| 29 44   | Michipicoton River .....                      | 40 00          |  |  |
| 51 68   | Mick-burg.....                                | 16 00          |  |  |
| 50 94   | Middlemarch .....                             | 20 00          |  |  |
| 144 07  | Middlemiss.....                               | 72 00          |  |  |
| 181 90  | Middleville.....                              | 80 00          |  |  |
| 20 82   | Midford .....                                 | 11 50          |  |  |
| 79 81   | Midhurst .....                                | 40 00          |  |  |
| 1,886 35  | Midland (* y compris arrérages).....          | 560 00         | *25 00                                 | 80 00  |
| 42 45   | Mid Lothian.....                              | 14 00          |  |  |
| 988 49  | Mildmay .....                                 | 340 00         | 12 00                                  | 40 00  |
| 208 70  | Millford .....                                | 150 00         |  |  |
| 72 26   | Millar's Corners .....                        | 24 00          |  |  |
| 100 93  | Millarton .....                               | 30 00          |  |  |
| 415 25  | Millbank .....                                | 160 00         |  |  |
| 128 41  | Mill Bridge.....                              | 50 00          |  |  |
| 1,754 00  | Millbrook.....                                | 600 00         | 96 00                                  | 80 00  |
| 237 97  | Wille Roches .....                            | 90 00          |  |  |
| 71 68   | Mill Grove .....                              | 30 00          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres—poste, etc. | Nom du bureau de poste.                              | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 63 16   | Mill Haven.....                                      | 30 00          |  |  |
| 39 79   | Milliken.....  | 24 00          |  |  |
| 58 87   | Millington.....                                      | 17 50          |  |  |
| 0 29  | Milnesville (bureau fermé; arrérages de revenu)..... |                |  |  |
| 2,372 41  | Milton, West.....                                    | 700 00         | 48 00                                  | 120 00   |
| 719 99  | Milverton.....                                       | 235 00         |  |  |
| 105 17  | Mimico.....  | 40 00          |  |  |
| 52 06   | Mimosa.....  | 30 00          |  |  |
| 48 00   | Mindemoya.....                                       | 16 00          |  |  |
| 719 33  | Minden.....  | 240 00         | 12 00                                  |  |
| 255 09  | Minesing.....  | 87 50          |  |  |
| 100 64  | Mississippi Station.....                             | 75 00          |  |  |
| 3,673 91  | Mitchell.....  | 1,000 00       | 60 00                                  | 160 00   |
| 32 01   | Mitchell's Bay.....                                  | 18 00          |  |  |
| 85 52   | Mitchell Square.....                                 | 32 00          |  |  |
| 35 25   | Moffat.....  | 18 00          |  |  |
| 741 30  | Mohawk.....  | 137 00         |  |  |
| 44 92   | Mohr's Corners.....                                  | 30 00          |  |  |
| 48 00   | Moir.....  | 24 00          |  |  |
| 161 34  | Molesworth.....                                      | 54 00          | 4 00                                   |  |
| 51 00   | Moltke.....  | 20 00          |  |  |
| 16 39   | Monck.....   | 12 00          |  |  |
| 69 98   | Monckland.....                                       | 30 00          |  |  |
| 18 37   | Moncrieff.....                                       | 16 00          |  |  |
| 9 24  | Moneymore.....                                       | 11 50          |  |  |
| 60 20   | Mongolia.....  | 20 00          |  |  |
| 287 73  | Monkton.....   | 100 00         |  |  |
| 103 86  | Mono Centre.....                                     | 39 00          |  |  |
| 290 86  | Mono Mills (*1 trimestre, discontinué).....          | 120 00         | *5 00                                  |  |
| 342 71  | Mono Road Station.....                               | 140 00         |  |  |
| 19 93   | Monsell.....   | 10 00          |  |  |
| 15 17   | Montague.....  | 11 50          |  |  |
| 21 51   | Monteagle Valley.....                                | 12 00          |  |  |
| 45 07   | Monticello.....                                      | 16 00          |  |  |
| 32 16   | Montreal River.....                                  | 11 50          |  |  |
| 43 12   | Montrose.....  | 20 00          |  |  |
| 111 72  | Moonstone.....                                       | 40 00          |  |  |
| 297 97  | Moore.....   | 120 00         |  |  |
| 652 12  | Moorefield.....                                      | 240 00         | 8 00                                   |  |
| 12 58   | Mooreburg (3 trimestres).....                        | 12 00          |  |  |
| 34 05   | Moore's Falls.....                                   | 16 00          |  |  |
| 69 00   | Moorville.....                                       | 20 00          |  |  |
| 374 47  | Moose Creek.....                                     | 120 00         |  |  |
| 36 36   | Moraviantown.....                                    | 16 00          |  |  |
| 72 62   | Moray.....   | 24 00          |  |  |
| 235 07  | Morewood.....  | 80 00          |  |  |
| 131 08  | Morganston.....                                      | 40 00          |  |  |
| 14 50   | Morley.....  | 11 50          |  |  |
| 137 84  | Morningdale Mills.....                               | 50 00          |  |  |
| 496 79  | Morpeth.....   | 200 00         |  |  |
| 3,642 22  | Morrisburg.....                                      | 1,100 00       | 240 00                                 | 180 00   |
| 18 50   | Morrisville.....                                     | 11 50          |  |  |
| 275 19  | Morrisonville.....                                   | 90 00          |  |  |
| 141 27  | Morton.....  | 60 00          | 6 00                                   |  |
| 79 90   | Morven.....  | 32 00          |  |  |
| 101 37  | Mosborough.....                                      | 44 00          |  |  |
| 167 19  | Moscow.....  | 47 00          |  |  |



**A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                            | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts                                 | \$ cts.  |
| 55 52   | Mosside .....                                      | 24 00          |  |  |
| 76 36   | Mossley .....                                      | 30 00          |  |  |
| 107 76  | Motherwell .....                                   | 36 00          |  |  |
| 295 99  | Moulinette .....                                   | 120 00         | 40 00                                  |  |
| 51 00   | Moulton Station .....                              | 16 00          |  |  |
| 116 55  | Mountain Grove (*depuis le 1er juillet, 1886)..... | 35 00          | *6 00                                  |  |
| 67 01   | Mountain View .....                                | 26 00          |  |  |
| 551 42  | Mount Albert .....                                 | 200 00         | 8 00                                   |  |
| 23 59   | Mount Albion .....                                 | 11 50          |  |  |
| 471 17  | Mount Brydges .....                                | 180 00         | 6 00                                   |  |
| 37 31   | Mount Charles.....                                 | 24 00          |  |  |
| 23 66   | Mount Chesney .....                                | 12 00          |  |  |
| 251 80  | Mount Elgin.....                                   | 120 00         |  |  |
| 3,353 68  | Mount For. st.....                                 | 1,000 00       | 80 00                                  | 160 00   |
| 45 72   | Mount Healy.....                                   | 30 00          |  |  |
| 26 80   | Mount Hope.....                                    | 15 00          |  |  |
| 33 46   | Mount Horeb.....                                   | 20 00          |  |  |
| 15 00   | Mount Irwin.....                                   | 11 50          |  |  |
| 212 83  | Mount Pleasant .....                               | 80 00          |  |  |
| 34 03   | Mount St. Louis.....                               | 20 00          |  |  |
|   | Mount St. Patrick (comptes non reçus).....         |                |  |  |
| 62 33   | Mount Salem.....                                   | 24 00          |  |  |
| 46 09   | Mountsberg.....                                    | 20 00          |  |  |
| 164 35  | Mount Sherwood.....                                | 50 00          |  |  |
| 133 87  | Mount Vernon.....                                  | 60 00          |  |  |
| 32 99   | Mount Wolf.....                                    | 12 00          |  |  |
| 489 57  | Muir Kirk.....                                     | 100 00         |  |  |
| 11 78   | Mulgrave.....                                      | 10 00          |  |  |
| 124 21  | Mull.....  | 28 00          |  |  |
| 18 67   | Mullfarry.....                                     | 16 00          |  |  |
| 76 10   | Mulmur.....  | 28 50          |  |  |
| 178 45  | Muncey.....  | 64 00          |  |  |
| 38 15   | Munroe's Mills.....                                | 20 00          |  |  |
| 77 08   | Munster.....                                       | 30 00          |  |  |
| 42 00   | Murchison.....                                     | 20 00          |  |  |
| 13 78   | Murdoch.....                                       | 11 50          |  |  |
| 115 87  | Murilla Station .....                              | 20 00          |  |  |
| 165 46  | Murray.....  | 60 00          |  |  |
| 51 27   | Murvale.....                                       | 28 00          |  |  |
| 31 48   | Muskoka Falls.....                                 | 36 00          |  |  |
| 273 14  | Muskoka Mills.....                                 | 50 00          |  |  |
| 165 75  | Musselburg.....                                    | 24 00          |  |  |
| 9 77  | Myrehall.....                                      | 11 50          |  |  |
| 293 77  | Myrtle.....  | 100 00         | 4 00                                   |  |
| 72 32   | Nairn.....   | 36 00          |  |  |
| 204 47  | Nanticoke.....                                     | 80 00          |  |  |
| 46 00   | Nantye.....  | 15 00          |  |  |
| 6,313 79  | Napanee.....                                       | 1,800 00       | 160 00                                 | 280 00   |
| 113 09  | Napanee Mills.....                                 | 50 00          |  |  |
| 4 59  | Naphan.....  | 11 50          |  |  |
| 255 10  | Napier.....  | 97 50          |  |  |
| 29 14   | Napperton.....                                     | 14 00          |  |  |
| 93 63   | Nashville.....                                     | 35 00          |  |  |
| 208 79  | Nassagaweya.....                                   | 74 50          | 8 00                                   |  |
| 83 02   | Navan.....   | 20 00          |  |  |
| 162 84  | Nelles' Corners (*y compris arrérages).....        | *58 50         |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                             | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 110 30  | Nelson  | 60 00          |  |  |
| 118 25  | Nenagh  | 75 00          |  |  |
| 48 72   | Netherby (7 trimestres)                             | 28 00          |  |  |
| 755 07  | Neustadt  | 225 00         | 6 00                                   |  |
| 46 31   | Newark  | 20 00          |  |  |
| 43 25   | Newbliss  | 16 00          |  |  |
| 842 41  | Newboro'  | 300 00         | 40 00                                  |  |
| 64 26   | New Royna   | 16 00          |  |  |
| 154 83  | Newbridge   | 50 00          | 4 00                                   |  |
| 617 89  | Newburgh (*y compris arrérages)                     | 240 00         | *18 00                                 |  |
| 597 42  | Newbury   | 244 00         | 6 00                                   |  |
| 20 31   | New Carlow  | 11 50          |  |  |
| 1,245 70  | Newcastle   | 460 00         | 72 00                                  | 60 00  |
| 81 95   | Newcomb Mills (*y compris arrérages)                | *36 50         |  |  |
| 36 21   | New Dublin  | 12 00          |  |  |
| 990 15  | New Dundee  | 270 00         |  |  |
| 109 63  | New Durham  | 50 00          |  |  |
| 456 41  | New Edinburgh                                       | 200 00         |  |  |
| 127 69  | New Germany   | 40 00          |  |  |
| 2,034 28  | New Hamburg   | 540 00         | 24 00                                  | 80 00  |
| 22 23   | Newholm   | 11 50          |  |  |
| 411 18  | Newington   | 160 00         |  |  |
| 386 13  | New Lowell  | 150 00         |  |  |
| 3,276 90  | Newmarket   | 900 00         | 120 00                                 | 160 00   |
| 14 54   | New Park  | 11 50          |  |  |
| 37 56   | Newport   | 16 00          |  |  |
| 10 70   | New Ross  | 11 50          |  |  |
| 174 85  | Newry   | 80 00          |  |  |
| 103 28  | New Sarum   | 44 00          |  |  |
| 221 03  | Newton  | 80 00          | 16 00                                  |  |
| 176 21  | Newton Brook  | 68 00          |  |  |
| 169 76  | Newton Robinson                                     | 69 00          |  |  |
| 1,963 59  | Niagara   | 540 00         | 72 00                                  | 120 00   |
| 3,384 91  | Niagara Falls                                       | 1,000 00       | 200 00                                 |  |
| 32 65   | Niagara Falls, Centre (depuis le 1er janvier 1887). | 2 50           |  |  |
| 1,311 75  | Niagara Falls, South                                | 500 00         |  | 60 00  |
| 73 70   | Nicolston   | 40 00          |  |  |
| 165 02  | Nile  | 50 00          |  |  |
| 108 36  | Nilestown   | 64 00          |  |  |
| 279 05  | Nipissing (*y compris arrérages)                    | *117 50        | *50 00                                 |  |
| 154 14  | Nipissing Junction (ci-devant La Vase)              | 57 50          |  |  |
| 54 73   | Nissouri  | 21 86          |  |  |
| 39 01   | Nitbburg  | 20 00          |  |  |
| 107 84  | Nixon   | 48 00          |  |  |
| 63 88   | Nober   | 20 50          |  |  |
| 206 81  | Nobleton  | 78 00          | 4 00                                   |  |
| 203 38  | Norham  | 70 00          |  |  |
| 303 43  | Norland   | 90 00          |  |  |
| 129 71  | Norman (depuis le 1er octobre 1886)                 | 40 00          |  |  |
| 212 63  | Normandale  | 20 00          |  |  |
| 389 15  | North Augusta                                       | 140 00         |  |  |
| 1,549 56  | North Bay (*depuis le 1er juillet 1886)             | 310 00         |  | *30 00   |
| 11 61   | North Branch  | 12 00          |  |  |
| 136 55  | North Bruce   | 60 00          |  |  |
| 177 54  | North Buxton  | 78 00          |  |  |
| 22 58   | Northrope   | 12 00          |  |  |
| 95 00   | Northfield  | 28 00          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

**N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.**

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                              | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
|   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 44 76   | Northfield, Centre .....                             | 20 00          |  |  |
| 54 15   | North Glanford .....                                 | 28 00          |  |  |
| 451 80  | North Gower .....                                    | 147 50         | 6 00                                   |  |
| 122 79  | North Keppel .....                                   | 50 00          |  |  |
| 249 79  | North Lancaster .....                                | 110 00         |  |  |
| 60 00   | North Mountain .....                                 | 10 00          |  |  |
| 52 40   | North Pelham .....                                   | 18 00          |  |  |
| 234 62  | Northport .....                                      | 110 00         |  |  |
| 78 44   | North Ridge .....                                    | 40 00          |  |  |
| 41 32   | North Seguin .....                                   | 20 00          |  |  |
| 49 04   | North Seneca .....                                   | 20 00          | 6 00                                   |  |
| 20 30   | North Valley .....                                   | 11 50          |  |  |
| 211 25  | North Williamsburg .....                             | 68 50          |  |  |
| 72 37   | North Winchester .....                               | 20 00          |  |  |
| 97 35   | Northwood .....                                      | 50 00          |  |  |
| 47 10   | Nortonville .....                                    | 14 50          |  |  |
| 453 22  | Norval .....   | 135 00         |  |  |
| 55 08   | Norway .....   | 32 00          |  |  |
| 2,241 26  | Norwich .....  | 720 00         |  | 120 00   |
| 1,914 49  | Norwood .....  | 560 00         | 48 00                                  | 80 00  |
| 293 11  | Nosbonsing .....                                     | 87 00          |  |  |
| 327 82  | Nottawa .....  | 140 00         |  |  |
| 164 37  | Novar (depuis le 1er juillet 1886) .....             | 7 50           |  |  |
| 46 76   | Nugent .....   | 30 00          |  |  |
| 10 61   | Oak Bill .....                                       | 11 50          |  |  |
| 127 00  | Oakland .....  | 52 00          | 24 00                                  |  |
| 18 73   | Oak Leaf .....                                       | 9 16           |  |  |
| 52 35   | Oak Ridges .....                                     | 32 00          |  |  |
| 2,040 58  | Oakville .....                                       | 620 00         | 32 00                                  | 120 00   |
| 497 95  | Oakwood .....  | 200 00         |  |  |
|   | Oates .....  | 11 50          |  |  |
| 36 71   | Oconto .....   | 12 00          |  |  |
| 28 83   | Odell .....  | 16 00          |  |  |
| 483 58  | Odessa .....   | 195 00         | 72 00                                  |  |
| 92 00   | Offa .....   | 31 00          |  |  |
| 34 34   | Ogemah .....   | 16 00          |  |  |
| 47 34   | Ohswéken .....                                       | 16 00          |  |  |
| 611 76  | Oil City .....                                       | 220 00         | 14 00                                  |  |
| 788 34  | Oil Springs .....                                    | 210 00         |  |  |
| 13 59   | Oldcastle (3 trimestres) .....                       | 12 00          |  |  |
| 22 00   | Oldfield (3 trimestres) .....                        | 21 00          |  |  |
| 144 60  | Olinda .....   | 40 00          |  |  |
| 29 73   | Oliphant .....                                       | 16 00          |  |  |
| 7 48  | Oliver .....   | 11 50          |  |  |
| 24 70   | Oliver's Ferry (depuis le 18 août 1886) .....        | 10 00          |  |  |
| 12 16   | Olivet (depuis le 1er septembre 1886) .....          | 5 83           |  |  |
| 130 73  | Omagh .....  | 50 00          |  |  |
| 1,091 71  | Omemeé .....   | 400 00         | 16 00                                  | 40 00  |
| 133 51  | Ompah .....  | 37 50          |  |  |
| 5 18  | Ompah Station (depuis le 1er décembre 1886) .....    | 3 33           |  |  |
| 151 36  | Oneida .....   | 56 00          | 6 00                                   |  |
| 165 21  | Onondaga .....                                       | 70 00          |  |  |
| 4,448 24  | Orangeville (*discontinué le 31 décembre 1886) ..... | 1,200 00       | 72 00                                  | *90 00   |
| 63 44   | Oramore .....  | 14 50          |  |  |
| 96 21   | Orchard .....  | 56 00          | 12 00                                  |  |
| 37 73   | Oriel .....  | 16 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                              | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 6,860 92  | Orillia.....   | 1,600 00       | 150 00                                 | 240 00   |
| 80 43   | Orkney.....  | 28 00          |  |  |
| 124 38  | Orleans.....   | 38 00          |  |  |
| 100 59  | Ormond.....  | 36 00          |  |  |
| 177 57  | Ormsby.....  | 20 60          | 12 00                                  |  |
| 1,174 71  | Orono.....   | 360 00         |  | 40 00  |
| 51 67   | Oro Station.....                                     | 16 00          |  |  |
| 306 79  | Orr Lake.....  | 50 00          |  |  |
| 129 27  | Orton.....   | 47 50          |  |  |
| 104 13  | Orwell.....  | 50 00          | 6 00                                   |  |
| 40 00   | Osaca.....   | 30 00          |  |  |
| 57 63   | Osborne.....   | 30 00          |  |  |
| 326 57  | Osceola.....   | 120 00         | 8 00                                   |  |
| 247 84  | Osgoode Station (*y compris arrérages).....          | 50 00          | *30 00                                 |  |
| 5,642 10  | Oshawa.....  | 1,500 00       | 80 00                                  | 240 00   |
| 22 00   | Osman.....   | 16 00          |  |  |
| 361 09  | Osnabuck Centre.....                                 | 95 00          |  |  |
| 77 48   | Oso Station.....                                     | 36 00          | 16 00                                  |  |
| 18 10   | Ospringe (1 trimestre).....                          | 9 00           |  |  |
| 18 38   | Ossa.....  | 12 00          |  |  |
| 12 84   | Ossian.....  | 11 50          |  |  |
| 48 05   | Ostrander.....                                       | 20 00          |  |  |
| 45,637 31                                       | Ottawa (appoint. et dépenses indiqués ailleurs)..... |                |  |  |
| 794 99  | Otterville.....                                      | 260 00         |  |  |
| 35 00   | Oungah.....  | 16 00          | 12 00                                  |  |
| 48 85   | Oustic.....  | 20 00          |  |  |
| 25 41   | Outer Duck Island (bureau d'été).....                | 10 00          |  |  |
| 71 81   | Ouvry.....   | 28 50          |  |  |
| 7 01  | Overton.....   | 11 50          |  |  |
| 6,926 36  | Owen Sound.....                                      | 1,900 00       | 160 00                                 | 280 00   |
| 133 83  | Oxenden (*y compris arrérages).....                  | 46 00          | *5 00                                  |  |
| 66 61   | Oxford Centre.....                                   | 24 00          |  |  |
| 301 25  | Oxford Mills.....                                    | 140 00         |  |  |
| 71 73   | Oxford Station.....                                  | 24 00          |  |  |
| 199 35  | Oxley (5 trimestres).....                            | 80 00          |  |  |
| 22 47   | Oxmead.....  | 12 00          |  |  |
| 229 25  | Painswick.....                                       | 48 50          |  |  |
| 2,452 73  | Paisley.....   | 800 00         | 90 00                                  | 120 00   |
| 1,241 42  | Pakenham.....  | 390 00         | 24 00                                  | 40 00  |
| 228 42  | Palermo.....   | 80 00          | 16 00                                  |  |
| 195 44  | Palgrave.....  | 67 50          | 14 00                                  |  |
| 22 48   | Palmer Rapids.....                                   | 14 00          |  |  |
| 1,719 65  | Palmerston.....                                      | 640 00         | 80 00                                  | 100 00   |
| 182 69  | Palmyra.....   | 70 00          |  |  |
| 68 86   | Panmure.....   | 32 00          |  |  |
| 91 08   | Parham (*3 trimestres; discontinué).....             | 40 00          | *6 00                                  |  |
| 4,545 27  | Paris.....   | 1,140 00       | 80 00                                  | 200 00   |
| 833 02  | Paris Station.....                                   | 280 00         | 24 00                                  |  |
| 2,239 77  | Parkdale.....  | 500 00         |  | 60 00  |
| 125 39  | Parker.....  | 40 00          |  |  |
| 93 18   | Park Head.....                                       | 24 00          |  |  |
| 2,830 93  | Park Hill.....                                       | 800 00         | 140 00                                 | 150 01   |
| 21 94   | Parma.....   | 20 00          |  |  |
| 309 31  | Parry Harbor.....                                    | 150 00         |  |  |
| 1,232 32  | Parry Sound.....                                     | 480 00         | 100 00                                 | 60 00  |
| 100 53  | Patillo.....   | 40 00          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

**N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.**

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                            | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 1,098 91  | Patterson (*depuis le 1er juillet 1886).....       | 345 00         |  | *30 00   |
| 23 00   | Paudash .....                                      | 16 00          |  |  |
| 52 53   | Peabody .....                                      | 16 00          |  |  |
| 13 60   | Pearceley .....                                    | 11 50          |  |  |
| 8 06  | Peebles .....                                      | 11 50          |  |  |
| 30 10   | Peenabun .....                                     | 12 00          |  |  |
| 62 40   | Pefferlaw .....                                    | 30 00          |  |  |
| 226 37  | Pelee Island .....                                 | 64 00          |  |  |
| 7 00  | Pelee Island, East (depuis le 1er sept. 1886)..... | 5 83           |  |  |
| 24 50   | Pelee Island, South do .....                       | 5 83           |  |  |
| 21 58   | Peiham Union .....                                 | 12 00          |  |  |
| 5,902 62  | Pembroke .....                                     | 1,500 00       | 220 00                                 | 240 00   |
| 240 25  | Pendleton .....                                    | 72 00          |  |  |
| 1,869 47  | Penetanguishene.....                               | 560 00         | 14 00                                  | 80 00  |
| 110 22  | Peninsula Harbor (rouvert le 1er mars 1886) .....  | 10 77          |  |  |
| 22 77   | Pentland .....                                     | 12 00          |  |  |
| 66 37   | Penville.....                                      | 26 00          |  |  |
| 21 55   | Perch Station .....                                | 14 00          |  |  |
| 21 58   | Perivale .....                                     | 16 00          |  |  |
| 79 00   | Perm.....  | 30 00          |  |  |
| 27 35   | Perretton.....                                     | 16 00          |  |  |
| 14 14   | Perry.....   | 11 50          |  |  |
| 64 75   | Perrytown .....                                    | 30 00          |  |  |
| 5,350 35  | Perth .....  | 1,260 00       | 240 00                                 | 200 00   |
| 79 91   | Perth Road (*depuis le 1er juillet 1886).....      | 39 00          | *9 00                                  |  |
| 33 73   | Petawawa .....                                     | 16 00          |  |  |
| 33,253 77                                       | Peterborough (*y compris arrérages) .....          | 3,400 00       | *350 00                                | 440 00   |
| 141 33  | Petersburg .....                                   | 60 00          | 80 00                                  |  |
| 4 73  | Peterson's Corners .....                           | 11 59          |  |  |
| 200 77  | Petersville .....                                  | 80 00          |  |  |
| 89 25   | Petherton .....                                    | 36 00          |  |  |
| 5,167 41  | Petrolia.....                                      | 1,206 00       | 16 00                                  | 180 00   |
| 21 80   | Petworth .....                                     | 11 50          |  |  |
| 16 94   | Pevensy .....                                      | 12 00          |  |  |
| 305 41  | Phelpston .....                                    | 97 50          | 10 00                                  |  |
| 61 06   | Phillipsburg, West .....                           | 40 00          |  |  |
| 25 09   | Phillipston .....                                  | 12 00          |  |  |
| 272 40  | Phillipsville .....                                | 60 00          |  |  |
| 744 03  | Pickering .....                                    | 340 00         |  | 40 00  |
| 4,867 50  | Picton .....                                       | 1,300 00       | 360 00                                 | 240 00   |
| 36 17   | Pike Bay .....                                     | 16 00          |  |  |
| 66 64   | Pike Creek .....                                   | 16 00          |  |  |
| 44 60   | Pine Dale .....                                    | 16 00          |  |  |
| 118 80  | Pine Grove.....                                    | 50 00          |  |  |
| 82 13   | Pine Orchard .....                                 | 32 00          |  |  |
| 461 84  | Pine River.....                                    | 40 00          |  |  |
| 485 12  | Pinkerton .....                                    | 155 00         |  |  |
| 33 01   | Pitt's Ferry .....                                 | 12 00          |  |  |
| 52 87   | Pittston .....                                     | 19 00          |  |  |
| 129 43  | Plainfield.....                                    | 47 50          | 10 00                                  |  |
| 122 04  | Plainville.....                                    | 44 00          |  |  |
| 727 18  | Plantagenet.....                                   | 215 00         | 40 00                                  |  |
| 967 22  | Plattsville.....                                   | 315 00         |  | 40 00  |
| 40 21   | Playfair .....                                     | 14 00          |  |  |
| 20 66   | Pleasant Valley .....                              | 16 00          |  |  |
| 205 98  | Plevna .....                                       | 60 00          |  |  |
| 62 96   | Plover Mills.....                                  | 12 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                         | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 44 14   | Plum Hollow.....                                | 18 00          |  |  |
| 55 35   | Point Alexander.....                            | 30 00          |  |  |
| 14 10   | Point aux Pins.....                             | 11 50          |  |  |
| 897 66  | Point Edward.....                               | 420 00         |  | 60 00  |
| 16 50   | Point Kaye.....                                 | 11 50          |  |  |
|   | Point Petre.....                                | 11 50          |  |  |
| 18 26   | Point Traverse.....                             | 12 00          |  |  |
| 30 01   | Poland.....                                     | 16 00          |  |  |
| 12 23   | Polmont (depuis le 1er mai 1886).....           | 9 16           |  |  |
| 28 85   | Pomona.....                                     | 16 00          |  |  |
| 24 93   | Pond Mills.....                                 | 12 00          |  |  |
| 58 34   | Ponsonby.....                                   | 24 00          |  |  |
| 287 30  | Pontypool.....                                  | 50 00          | 48 00                                  |  |
| 114 00  | Poole.....                                      | 40 00          |  |  |
| 24 37   | Poplar.....                                     | 12 00          |  |  |
| 11 04   | Poplar Grove.....                               | 11 50          |  |  |
| 115 03  | Poplar Hill.....                                | 40 00          |  |  |
| 126 77  | Port Albert.....                                | 50 00          |  |  |
| 116 61  | Port Alma.....                                  | 35 00          |  |  |
| 4,494 17  | Port Arthur.....                                | 2,400 00       | 200 00                                 | 440 00   |
| 49 23   | Port Bruce.....                                 | 24 00          |  |  |
| 570 19  | Port Burwell.....                               | 280 00         | 72 00                                  |  |
| 400 13  | Port Carling.....                               | 140 00         | 8 00                                   |  |
| 82 50   | Port Cockburn.....                              | 20 00          |  |  |
| 1,761 26  | Port Colborne.....                              | 560 00         | 60 00                                  | 100 00   |
| 205 67  | Port Credit.....                                | 80 00          |  |  |
| 659 79  | Port Dalhousie.....                             | 240 00         |  |  |
| 1,531 28  | Port Dover.....                                 | 480 00         |  | 60 00  |
| 2,063 21  | Port Elgin.....                                 | 640 00         | 24 00                                  | 100 00   |
| 145 87  | Port Elmsley.....                               | 37 50          |  |  |
| 92 42   | Porter's Hill.....                              | 35 00          |  |  |
| 67 22   | Port Finlay.....                                | 27 50          |  |  |
| 39 68   | Port Franks.....                                | 15 00          |  |  |
| 56 74   | Port Granby.....                                | 24 00          |  |  |
| 6,948 81  | Port Hope.....                                  | 2,060 00       | 240 00                                 |  |
| 332 24  | Port Lambton.....                               | 150 00         |  |  |
| 265 85  | Portland.....                                   | 90 00          |  |  |
| 23 05   | Port Maitland.....                              | 16 00          |  |  |
| 107 82  | Port Nelson.....                                | 27 00          |  |  |
| 3,016 38  | Port Perry.....                                 | 820 00         | 30 00                                  | 140 00   |
| 435 37  | Port Robinson.....                              | 174 00         |  |  |
| 922 36  | Port Rowan.....                                 | 415 00         | 50 00                                  | 40 00  |
| 97 23   | Port Royal.....                                 | 40 00          |  |  |
| 101 81  | Port Ryerse.....                                | 40 00          |  |  |
| 71 00   | Port Sandfield.....                             | 24 00          |  |  |
| 128 55  | Port Severn.....                                | 40 00          |  |  |
| 266 00  | Portsmouth.....                                 | 75 00          |  |  |
| 613 48  | Port Stanley.....                               | 300 00         |  |  |
| 279 20  | Port Sydney.....                                | 100 00         | 8 00                                   |  |
| 30 00   | Port Talbot.....                                | 16 00          |  |  |
| 28 18   | Port Union.....                                 | 16 00          |  |  |
| 29 74   | Pottageville.....                               | 16 00          |  |  |
| 1 80  | Pottersburg (depuis le 1er mars 1887).....      | 0 83           |  |  |
| 121 66  | Powassan.....                                   | 36 00          |  |  |
| 79 38   | Powassan Station (depuis le 1er déc. 1886)..... | 3 33           |  |  |
| 11 64   | Powell.....                                     | 12 00          |  |  |
| 62 07   | Preneveau.....                                  | 20 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3. A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                     | Appointements | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|---------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.       | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 4,124 63  | Prescott .....                              | 1,236 00      | 460 00                                 | 60 00  |
| 151 12  | Presqn'Isle .....                           | 48 00         | 4 00                                   |  |
| 1,914 88  | Preston .....                               | 540 00        | 33 00                                  | 80 00  |
| 40 77   | Price's Corners .....                       | 20 00         |  |  |
| 574 54  | Priceville .....                            | 210 00        | 6 00                                   |  |
| 93 50   | Primrose .....                              | 48 00         | 8 00                                   |  |
| 505 52  | Prince Albert .....                         | 90 00         |  |  |
| 686 90  | Princeton .....                             | 240 00        |  |  |
| 70 79   | Prinyer .....                               | 26 00         |  |  |
| 65 00   | Prospect .....                              | 28 00         |  |  |
| 64 83   | Proton Station .....                        | 9 17          |  |  |
| 102 50  | Providence Bay .....                        | 40 00         |  |  |
| 20 76   | Purdy .....                                 | 11 50         |  |  |
| 50 05   | Purbrook .....                              | 24 00         |  |  |
| 5 74  | Purple Grove .....                          | 10 00         |  |  |
| 25 13   | Purple Hill .....                           | 12 00         |  |  |
| 11 00   | Purple Valley .....                         | 11 50         |  |  |
| 57 50   | Purpleville .....                           | 24 00         |  |  |
| 172 94  | Pustinch .....                              | 80 00         | 8 00                                   |  |
| 314 87  | Putnam .....                                | 40 00         | 12 00                                  |  |
| 36 98   | Queen Hill .....                            | 20 00         |  |  |
| 249 27  | Queensborough .....                         | 80 00         |  |  |
| 221 00  | Queenston .....                             | 120 00        |  |  |
| 340 77  | Queensville .....                           | 120 00        |  |  |
| 83 37   | Quinn .....                                 | 19 50         |  |  |
| 61 07   | Rabbit Mountain .....                       | 10 00         |  |  |
| 193 69  | Raglan .....                                | 80 00         |  |  |
| 153 43  | Railton .....                               | 36 00         |  |  |
| 105 22  | Rainham .....                               | 43 00         | 8 00                                   |  |
| 62 89   | Rainham Centre .....                        | 30 00         |  |  |
| 15 40   | Rainy River .....                           | 11 50         |  |  |
| 32 78   | Rana .....                                  | 24 00         |  |  |
| 38 18   | Ramsay's Corners .....                      | 16 00         |  |  |
| 32 67   | Randolph .....                              | 11 50         |  |  |
| 117 00  | Randwick .....                              | 40 00         |  |  |
| 64 85   | Ranelagh .....                              | 20 00         |  |  |
| 44 88   | Rankin .....                                | 16 00         |  |  |
| 17 24   | Raper .....                                 | 12 00         |  |  |
| 0 50  | Rapid River (depuis le 1er jan. 1887) ..... | 2 50          |  |  |
| 64 12   | Rathburn .....                              | 24 00         |  |  |
| 150 17  | Ratho .....                                 | 80 00         |  |  |
| 1,777 85  | Rat Portage .....                           | 700 00        | 20 00                                  | 120 00   |
| 164 25  | Ravenna .....                               | 50 00         |  |  |
| 11 53   | Ravenscliffe .....                          | 11 50         |  |  |
| 105 72  | Ravenshoe .....                             | 48 00         |  |  |
| 96 92   | Ravenswood .....                            | 40 00         |  |  |
| 9 45  | Ravensworth .....                           | 11 50         |  |  |
| 42 81   | Raymond .....                               | 16 00         |  |  |
| 55 54   | Reaboro' .....                              | 24 00         |  |  |
| 105 75  | Read .....                                  | 36 00         |  |  |
| 46 80   | Reading .....                               | 30 00         |  |  |
| 73 48   | Reay .....                                  | 32 00         |  |  |
| 44 50   | Rebecca .....                               | 24 00         |  |  |
| 91 28   | Red Bay .....                               | 25 00         |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                  | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 28 50   | Redickville (ouvert le 1er juillet 1886) | 7 50           |  |  |
| 120 72  | Rednersville                             | 42 00          |  |  |
| 168 45  | Red Rock                                 | 50 00          |  |  |
| 58 33   | Red Wing                                 | 16 00          |  |  |
| 41 86   | Redwood                                  | 16 00          |  |  |
| 32 61   | Reid's Mills                             | 16 00          |  |  |
| 52 53   | Relessey                                 | 20 00          |  |  |
| 49 84   | Renforth                                 | 24 00          |  |  |
| 3,399 88  | Renfrew                                  | 1,000 00       | 100 00                                 | 160 00   |
| 64 68   | Renton                                   | 20 00          |  |  |
| 35 22   | Restoule                                 | 15 00          |  |  |
| 219 65  | Riceville                                | 80 00          | 12 00                                  |  |
| 366 97  | Richard's Landing                        | 117 50         | 4 00                                   |  |
| 1,007 24  | Richmond Hill                            | 360 00         |  | 40 00  |
| 374 92  | Richmond, West                           | 130 00         |  |  |
| 27 30   | Richview                                 | 12 00          |  |  |
| 133 91  | Richwood                                 | 72 00          |  |  |
| 3,363 10  | Ridgetown                                | 900 00         |  | 140 00   |
| 135 50  | Ridgeville                               | 64 00          |  |  |
| 657 99  | Ridgeway                                 | 240 00         | 32 00                                  |  |
| 79 98   | Ridley                                   | 40 00          |  |  |
| 75 13   | Rimington                                | 30 00          |  |  |
| 167 24  | Ringwood                                 | 60 00          |  |  |
| 967 12  | Ripley                                   | 320 00         | 6 00                                   | 40 00  |
| 263 86  | Riverbank                                | 70 00          |  |  |
| 130 53  | Riversdale                               | 60 00          |  |  |
| 691 70  | Riverside                                | 230 00         |  |  |
| 53 76   | Riverstown                               | 30 00          | 4 00                                   |  |
| 74 56   | Riverview                                | 28 50          |  |  |
| 92 07   | Roach's Point                            | 40 00          |  |  |
| 16 88   | Robillard (ouvert le 1er août 1886)      | 7 50           |  |  |
| 89 00   | Roblin                                   | 44 00          |  |  |
| 41 23   | Rob Roy                                  | 11 50          |  |  |
| 5 00  | Rochefort (depuis le 1er mars 1887)      | 0 83           |  |  |
| 336 89  | Rochesterville                           | 100 00         |  |  |
| 18 79   | Rockfield                                | 11 50          |  |  |
| 89 14   | Rockford                                 | 29 50          |  |  |
| 180 58  | Rockingham                               | 60 00          | 50 00                                  |  |
| 594 61  | Rockland                                 | 175 00         |  |  |
| 266 25  | Rockliffe                                | 50 00          |  |  |
| 151 70  | Rocklyn                                  | 48 00          | 4 00                                   |  |
| 134 03  | Rockport                                 | 39 00          |  |  |
| 22 73   | Rockside                                 | 14 00          |  |  |
| 62 00   | Rock Springs                             | 23 00          |  |  |
| 151 99  | Rockton                                  | 70 50          | 16 00                                  |  |
| 638 06  | Rockwood                                 | 260 00         |  |  |
| 36 30   | Rocky Saugeen                            | 11 50          |  |  |
| 79 66   | Rodgerville                              | 40 00          |  |  |
| 1,069 14  | Rodney                                   | 360 00         | 10 00                                  | 40 00  |
| 53 26   | Roebuck                                  | 12 00          |  |  |
| 7 84  | Romilly                                  | 11 50          |  |  |
| 135 04  | Romney                                   | 60 00          |  |  |
| 43 35   | Rondeau                                  | 25 00          |  |  |
| 72 61   | Ronson                                   | 30 00          |  |  |
| 32 80   | Rosedale                                 | 18 00          |  |  |
| 41 50   | Rosedene                                 | 16 00          |  |  |
| 49 41   | Rosehall                                 | 20 00          |  |  |



**A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

**N.B.**—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                  | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 403 21  | Rosemont .....                           | 160 00         | 28 00                                  |  |
| 221 48  | Roseneath .....                          | 80 00          |  |  |
| 11 94   | Rosetta .....                            | 12 00          |  |  |
| 100 16  | Roseville .....                          | 40 00          |  |  |
| 179 57  | Roslin .....                             | 70 00          | 4 00                                   |  |
| 10 26   | Ross .....                               | 12 00          |  |  |
| 409 86  | Rosseau .....                            | 140 00         | 80 00                                  |  |
| 29 50   | Rosseau Falls .....                      | 16 00          |  |  |
| 98 01   | Rossmore .....                           | 48 00          |  |  |
| 67 60   | Ross Mount .....                         | 32 00          |  |  |
| 64 86   | Rostock .....                            | 28 00          |  |  |
| 24 76   | Rothés .....                             | 12 00          |  |  |
| 366 36  | Rothsay .....                            | 150 00         |  |  |
| 23 00   | Rouge Hill .....                         | 12 00          |  |  |
| 7 88  | Round Lake .....                         | 11 50          |  |  |
| 24 62   | Round Plains .....                       | 20 00          |  |  |
| 85 72   | Routhier .....                           | 27 00          |  |  |
| 91 40   | Rowan Mills .....                        | 34 00          |  |  |
| 115 78  | Rowena .....                             | 34 50          |  |  |
| 4 58  | Ruby (depuis le 1er novembre 1886) ..... | 4 16           |  |  |
| 101 23  | Rugby .....                              | 40 00          |  |  |
| 22 90   | Ruscom River .....                       | 20 00          |  |  |
| 155 60  | Ruscom Station .....                     | 47 50          |  |  |
| 12 39   | Rush Point .....                         | 11 50          |  |  |
| 28 96   | Ruskview .....                           | 18 00          |  |  |
| 87 84   | Russeldale .....                         | 24 00          |  |  |
| 567 92  | Russell .....                            | 177 50         | 24 00                                  |  |
| 1 24  | Russelton .....                          | 11 50          |  |  |
| 163 74  | Rutherford .....                         | 48 00          |  |  |
| 63 65   | Ruther Glen .....                        | 10 00          |  |  |
| 251 84  | Ruthven .....                            | 103 00         | 12 00                                  |  |
| 81 53   | Ryckman's Corners .....                  | 30 00          |  |  |
| 96 46   | Rydal Bank .....                         | 36 00          |  |  |
| 22 66   | Rye .....                                | 16 00          |  |  |
| 17 06   | Rylstone .....                           | 12 00          |  |  |
| 115 44  | St. Agatha .....                         | 48 00          |  |  |
| 145 91  | St. Albert .....                         | 56 00          |  |  |
| 20 91   | St. Amour .....                          | 12 00          |  |  |
| 129 45  | St. Andrew's, West .....                 | 60 00          |  |  |
| 93 89   | Ste. Anne de Prescott .....              | 19 00          |  |  |
| 145 85  | St. Ann's .....                          | 48 00          |  |  |
| 56 31   | St. Augustin .....                       | 24 00          |  |  |
| 13,677 92                                       | St. Catharine's .....                    | 3,400 00       | 96 00                                  |  |
| 47 29   | St. Clair Siding .....                   | 36 00          |  |  |
| 260 70  | St. Clement's .....                      | 64 00          |  |  |
| 261 64  | St. David's .....                        | 80 00          |  |  |
| 114 19  | St. Elmo .....                           | 50 00          |  |  |
| 535 12  | St. Eugène .....                         | 180 00         |  |  |
| 889 54  | St. George, Brant .....                  | 355 00         |  | 40 00  |
| 162 24  | St. Helen's .....                        | 60 00          |  |  |
| 306 70  | St. Isidore de Prescott .....            | 85 50          |  |  |
| 37 51   | St. Ives .....                           | 16 00          |  |  |
| 435 64  | St. Jacob's (*y compris arrérages) ..... | 180 00         | *10 00                                 |  |
| 114 00  | St. James' Park .....                    | 50 00          |  |  |
| 77 75   | St. Joachim .....                        | 24 00          |  |  |
| 55 13   | St. John's, West .....                   | 20 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                    | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts  |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 8 07  | St. Lawrence.....                          | 11 50          |  |  |
| 4,675 68  | St. Marys.....                             | 1,300 00       | 12 00                                  | 200 00   |
| 63 23   | St. Ola.....                               | 18 00          |  |  |
| 40 00   | St. Onge (depuis le 1er juillet 1886)..... | 7 50           |  |  |
| 70 00   | St. Patrick.....                           | 20 00          |  |  |
| 62 45   | St. Paul's Station.....                    | 28 00          |  |  |
| 136 30  | St. Raphael, West.....                     | 48 00          |  |  |
| 13,238 12                                       | St. Thomas, West.....                      | 3,600 00       | 120 00                                 |  |
| 269 26  | St. Williams.....                          | 140 00         |  |  |
| 64 85   | Sable.....                                 | 20 00          |  |  |
| 41 03   | Sadowa.....                                | 16 00          |  |  |
| 29 28   | Saharaten.....                             | 11 50          |  |  |
| 97 65   | Saintfield.....                            | 40 00          |  |  |
| 233 57  | Salem.....                                 | 120 00         |  |  |
| 149 08  | Salford.....                               | 60 00          |  |  |
| 39 01   | Salmon Point.....                          | 16 00          |  |  |
| 68 92   | Salmonville.....                           | 36 00          | 6 00                                   |  |
| 95 50   | Saltford.....                              | 36 00          |  |  |
| 111 55  | Sand Bay.....                              | 15 00          |  |  |
| 49 99   | Sandfield.....                             | 24 00          |  |  |
| 90 52   | Sandford.....                              | 40 00          |  |  |
| 173 17  | Sand Hill.....                             | 50 00          |  |  |
| 72 69   | Sandhurst.....                             | 36 00          |  |  |
| 28 70   | Sand Lake.....                             | 10 00          |  |  |
| 235 25  | Sand Point.....                            | 115 00         | 120 00                                 |  |
| 676 44  | Sandwich.....                              | 280 00         |  | 100 00   |
| 8 56  | Sandster.....                              | 11 50          |  |  |
| 18 16   | Sarepta.....                               | 11 50          |  |  |
| 20 24   | Sarginson.....                             | 11 50          |  |  |
| 7,992 31  | Sarnia.....                                | 1,900 00       | 200 00                                 | 320 00   |
| 56 81   | Sarsfield.....                             | 27 00          |  |  |
|   | Sauble Falls.....                          | 11 00          |  |  |
| 1,004 73  | Saugeen.....                               | 372 00         | 80 00                                  | 40 00  |
| 836 62  | Sault Ste. Marie.....                      | 360 00         | 80 00                                  | 48 00  |
| 65 20   | Saurin.....                                | 32 00          |  |  |
| 94 43   | Scarboro'.....                             | 42 00          |  |  |
| 114 13  | Scarboro' Junction.....                    | 44 00          |  |  |
| 104 66  | Scarlet Hill.....                          | 30 00          |  |  |
| 651 65  | Schomberg.....                             | 240 00         |  |  |
| 405 53  | Schriber (depuis le 1er juin 1886).....    | 68 33          |  |  |
| 55 69   | Scone.....                                 | 18 00          |  |  |
| 46 35   | Scotch Block.....                          | 24 00          |  |  |
| 39 54   | Scotch Line.....                           | 12 00          |  |  |
| 56 73   | Scotia.....                                | 57 50          |  |  |
| 215 00  | Scotland.....                              | 124 00         |  |  |
| 38 42   | Scouten.....                               | 15 00          |  |  |
| 41 83   | Scugog.....                                | 20 00          |  |  |
| 4,518 64  | Seaforth.....                              | 1,240 00       | 189 99                                 | 200 00   |
| 163 70  | Seagrave.....                              | 69 00          |  |  |
| 41 89   | Sea Gull.....                              | 16 00          |  |  |
| 99 11   | Seaton.....                                | 44 00          |  |  |
| 131 31  | Sebright.....                              | 60 00          | 8 00                                   |  |
| 492 56  | Sbringville.....                           | 200 00         | 36 00                                  |  |
| 19 05   | Seckerton.....                             | 11 50          |  |  |
| 16 09   | Seely.....                                 | 10 00          |  |  |
| 291 14  | Seeley's Bay.....                          | 100 00         | 30 00                                  |  |
| 37 91   | Seguin Falls.....                          | 24 00          | 6 00                                   |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                  | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 121 25  | Selby                                    | 48 00          |  |  |
| 497 39  | Selkirk                                  | 230 00         |  |  |
| 57 63   | Selton                                   | 40 00          |  |  |
| 65 62   | Selwyn                                   | 30 00          |  |  |
| 282 13  | Serpent River (*y compris arrérages)     | *67 50         |  |  |
| 415 22  | S-vena Bridge (*y compris arrérages)     | 140 00         | *9 00                                  |  |
| 13 83   | Seville                                  | 11 50          |  |  |
| 519 24  | Shakespeare                              | 200 00         | 16 00                                  |  |
| 121 98  | Shamrock                                 | 29 00          |  |  |
| 60 13   | Shanly                                   | 28 00          |  |  |
| 13 38   | Shannon Hall                             | 11 50          |  |  |
| 500 74  | Shannonville                             | 200 00         | 16 00                                  |  |
| 198 33  | Shanty Bay                               | 70 00          |  |  |
| 400 47  | Sharbot Lake                             | 180 00         |  |  |
| 180 89  | Sharon                                   | 72 00          |  |  |
| 9 56  | Sharpton                                 | 10 00          |  |  |
| 323 59  | Shedden                                  | 100 00         | 16 00                                  |  |
| 22 80   | Sheedy (ci-devant Mount St. Patrick)     | 16 00          |  |  |
| 189 50  | Sheffield                                | 70 00          |  |  |
| 142 03  | Sheguindah                               | 60 00          |  |  |
| 2,119 22  | Sheburne                                 | 560 00         | 36 00                                  | 80 00  |
| 33 21   | Sheldon                                  | 12 00          |  |  |
| 55 18   | Sheppardton                              | 20 00          |  |  |
| 72 72   | Sheridan                                 | 36 00          |  |  |
| 145 66  | Sherkston                                | 50 00          |  |  |
| 39 38   | Sherwood                                 | 30 00          |  |  |
|   | Sherwood Springs                         | 11 50          |  |  |
| 97 07   | Shetland                                 | 36 00          |  |  |
| 25 50   | Shiloh                                   | 16 00          |  |  |
| 36 00   | Shipka                                   | 16 00          |  |  |
| 28 72   | Shipley                                  | 16 00          |  |  |
| 17 80   | Shirley                                  | 16 00          |  |  |
| 9 95  | Shouldice                                | 11 50          |  |  |
| 36 88   | Shringley                                | 16 00          |  |  |
| 19 74   | Shrubmount                               | 11 50          |  |  |
| 24 47   | Sidney Crossing                          | 16 00          |  |  |
| 31 00   | Sillsville                               | 16 00          |  |  |
| 33 10   | Siloam                                   | 16 00          |  |  |
| 64 75   | Silver Hill                              | 30 00          |  |  |
| 6 24  | Silver Lake                              | 11 50          |  |  |
| 54 10   | Silver Mountain (depuis le 1er mai 1886) | 9 17           |  |  |
| 82 92   | Silver Water                             | 20 00          |  |  |
| 4,577 61  | Simcoe                                   | 1,400 00       | 300 00                                 | 220 00   |
| 53 91   | Sinclairville                            | 20 00          |  |  |
| 43 81   | Sine                                     | 11 50          |  |  |
| 288 58  | Singhampton                              | 126 00         | 36 00                                  |  |
| 7 50  | Six Nations (depuis le 1er juillet 1886) | 7 50           |  |  |
| 118 72  | Skead's Mills                            | 48 00          |  |  |
| 14 00   | Skipness                                 | 12 50          |  |  |
| 51 14   | Skye                                     | 20 00          |  |  |
| 39 37   | Sleswick                                 | 16 00          |  |  |
| 122 59  | Smithfield                               | 48 00          |  |  |
| 4,561 44  | Smith's Falls                            | 1,060 00       | 16 00                                  | 160 00   |
| 7 77  | Smithurst                                | 11 50          |  |  |
| 854 26  | Smithville                               | 275 00         | 8 00                                   |  |
| 69 55   | Snake River                              | 30 00          |  |  |
| 48 50   | Snyder (depuis le 1er novembre 1886)     | 5 00           |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                        | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 61 36   | Solins.....                                    | 30 00          |  |  |
| 227 64  | Solmesville.....                               | 80 00          |  |  |
| 83 75   | Solway.....                                    | 23 00          |  |  |
| 244 14  | Sombra.....                                    | 100 00         | 24 00                                  |  |
| 149 25  | Sonya.....                                     | 50 00          |  |  |
| 42 25   | Soperton.....                                  | 16 00          |  |  |
| 30 66   | South Bay.....                                 | 14 00          |  |  |
| 211 22  | South Casselman (depuis 1er juillet 1886)..... | 7 50           |  |  |
| 170 03  | South Cayuga.....                              | 60 00          |  |  |
| 57 27   | South Douro.....                               | 26 00          |  |  |
| 25 56   | South Dummer.....                              | 24 00          |  |  |
| 98 62   | South End.....                                 | 40 00          |  |  |
| 318 17  | South Finch.....                               | 97 50          |  |  |
| 24 81   | South Gloucester.....                          | 16 00          |  |  |
| 262 11  | South Gower.....                               | 50 00          |  |  |
| 113 90  | South Indian (2 trimestres).....               | 32 00          |  |  |
| 22 65   | South Lake.....                                | 19 00          |  |  |
| 222 48  | South Lancaster.....                           | 80 00          |  |  |
| 123 35  | South March.....                               | 57 50          |  |  |
| 72 72   | South Middleton.....                           | 30 00          |  |  |
| 150 06  | South Monaghan.....                            | 60 00          |  |  |
| 402 67  | South Mountain.....                            | 140 00         |  |  |
| 173 41  | South River.....                               | 40 00          |  |  |
| 67 64   | Southwold Station.....                         | 20 00          |  |  |
| 356 21  | South Woodilee.....                            | 140 00         |  |  |
| 86 77   | South Zorra.....                               | 40 00          |  |  |
| 57 02   | Sowerby (depuis 1er juillet 1886).....         | 7 50           |  |  |
| 10 81   | Spafford (fermé 8 décembre 1886).....          | 11 00          |  |  |
| 339 69  | Spanish River.....                             | 81 00          |  |  |
| 41 00   | Sparrow Lake.....                              | 15 00          |  |  |
| 364 35  | Sparta.....                                    | 160 00         |  |  |
| 34 37   | Speedside.....                                 | 20 00          |  |  |
| 96 29   | Spence.....                                    | 50 00          | 12 00                                  |  |
| 404 34  | Spencerville.....                              | 157 50         | 20 00                                  |  |
| 13 21   | Speyside.....                                  | 18 00          |  |  |
| 9 12  | Spires.....                                    | 10 50          |  |  |
| 171 50  | Spring Arbor.....                              | 30 00          |  |  |
| 116 57  | Springbank.....                                | 36 00          |  |  |
| 328 90  | Spring Brook.....                              | 80 00          |  |  |
| 653 79  | Springfield.....                               | 240 00         |  |  |
| 238 21  | Springford.....                                | 117 50         |  |  |
| 141 61  | Springvale.....                                | 43 00          |  |  |
| 50 79   | Spring Valley.....                             | 20 00          |  |  |
| 88 83   | Springville.....                               | 40 00          |  |  |
| 38 93   | Sprucedale.....                                | 11 50          | 6 00                                   |  |
| 71 50   | Spry.....                                      | 24 00          | 4 00                                   |  |
| 169 97  | Staffa.....                                    | 60 00          |  |  |
| 24 95   | Stafford.....                                  | 12 00          |  |  |
| 280 98  | Stamford.....                                  | 100 00         |  |  |
| 23 71   | Stanleydale.....                               | 20 00          |  |  |
| 41 87   | Stanley's Mills.....                           | 24 00          |  |  |
| 54 00   | Stanleyville.....                              | 15 50          |  |  |
| 131 00  | Stanton.....                                   | 50 00          |  |  |
| 53 09   | Stanwood.....                                  | 12 00          |  |  |
| 79 03   | Stardale.....                                  | 20 00          |  |  |
| 38 10   | Starkville.....                                | 16 00          |  |  |
| 14 84   | Star Lake.....                                 | 14 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3. A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                     | Appointements | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|---------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.       | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 24 00   | Starrat.....  | 18 00         |  |  |
| 2,147 77  | Stayner.....  | 600 00        | 10 00                                  | 80 00  |
| 22 88   | Steele (*y compris arrérages).....                          | 18 00         | *26 00                                 |  |
| 229 89  | Stella.....   | 96 00         |  |  |
| 334 29  | Stevensville (*sur crédit).....                             | *107 50       |  |  |
| 58 26   | Stewart.....  | 32 00         |  |  |
| 48 10   | Stewart Bay.....  | 16 00         |  |  |
| 84 96   | Stewartville.....   | 36 00         |  |  |
| 84 47   | Sterling Falls.....   | 36 00         |  |  |
| 1,136 91  | Stirling.....   | 420 00        | 32 00                                  | 40 00  |
| 102 68  | Stirton.....  | 46 00         |  |  |
| 319 76  | Stittsville.....  | 97 50         | 72 00                                  |  |
| 25 50   | Stockdale.....  | 16 00         |  |  |
| 101 85  | Stoco.....  | 40 00         |  |  |
| 79 89   | Stokes' Bay (*sur crédit).....                              | 30 00         | *4 50                                  |  |
| 64 45   | Stoneleigh.....   | 16 00         |  |  |
| 19 80   | Stone Quarry (depuis le 1er juillet 1886).....              | 7 50          |  |  |
| 244 27  | Stony Creek.....  | 90 00         | 32 00                                  |  |
| 20 59   | Stony Lake.....   | 12 00         |  |  |
| 239 59  | Stony Point.....  | 90 00         |  |  |
| 1,375 53  | Stouffville.....  | 410 00        | 80 00                                  | 60 00  |
| 96 74   | Strabane.....   | 48 00         |  |  |
| 22 74   | Strader's Hill.....   | 11 50         |  |  |
| 153 99  | Straffordville.....   | 70 00         |  |  |
| 106 74  | Strange.....  | 40 00         |  |  |
| 24 07   | Strangfield.....  | 12 00         |  |  |
| 75 42   | Strasbourg.....   | 24 00         |  |  |
| 9,506 33  | Stratford.....  | 2,800 00      | 154 00                                 |  |
| 30 53   | Strathallan.....  | 30 00         |  |  |
| 60 78   | Strathavon.....   | 20 00         |  |  |
| 72 59   | Strathburn.....   | 32 00         |  |  |
|   | Strathmore (compte non reçu).....                           |               |  |  |
| 31 66   | Strathnairn.....  | 14 00         |  |  |
| 5,078 61  | Strathroy.....  | 1,300 00      | 72 00                                  | 220 00   |
| 853 91  | Streetsville.....   | 360 00        |  | 40 00  |
| 113 78  | Stromness.....  | 46 00         |  |  |
| 242 68  | Stroud.....   | 100 00        |  |  |
| 226 34  | Sturgeon Bay.....   | 76 00         |  |  |
| 590 71  | Sturgeon Falls.....   | 165 00        |  |  |
| 35 00   | Sturgeon Point.....   | 16 00         |  |  |
| 1,029 00  | Sudbury.....  | 255 83        |  |  |
| 120 96  | Summerstown.....  | 44 00         |  |  |
| 275 30  | Summersville.....   | 57 50         |  |  |
| 61 23   | Sunbury.....  | 30 00         |  |  |
| 940 94  | Sunderland (*y comp. arrér.; † dep. le 1er juill. '86)..... | 310 00        | *44 00                                 | †30 00   |
| 595 53  | Sundridge.....  | 132 50        |  |  |
| 38 31   | Sunnidale.....  | 14 00         |  |  |
| 87 00   | Sunnidale Corners.....                                      | 30 00         |  |  |
| 70 65   | Sunshine.....   | 16 00         |  |  |
| 87 24   | Sutherland's Corners.....                                   | 60 00         | 4 00                                   |  |
| 960 87  | Sutton, West.....   | 320 00        | 30 00                                  | 40 00  |
| 104 27  | Sweaburg.....   | 46 00         |  |  |
| 59 90   | Sweet's Corners.....  | 24 00         |  |  |
| 22 64   | Swindon.....  | 12 00         |  |  |
| 13 16   | Swinton (depuis le 1er novembre 1886).....                  | 4 16          |  |  |
| 13 16   | Switzerville.....   | 11 50         |  |  |
| 466 59  | Sydenham.....   | 160 00        | 18 00                                  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                           | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 61 97   | Sykeston .....                                    | 24 00          |  |  |
| 150 39  | Sylvan .....                                      | 60 00          |  |  |
| 78 32   | Talbotville Royal.....                            | 40 00          |  |  |
| 988 50  | Tamworth .....                                    | 340 00         | 23 00                                  | 40 00  |
| 56 66   | Tansley .....                                     | 21 00          |  |  |
| 59 39   | Taspleytown.....                                  | 28 00          |  |  |
| 1,550 14  | Tara .....  | 480 00         | 12 00                                  | 60 00  |
| 26 00   | Tarbert .....                                     | 13 00          |  |  |
| 37 25   | Tatlock .....                                     | 12 00          |  |  |
| 48 68   | Taunton .....                                     | 30 00          |  |  |
| 968 14  | Tavistock (*depuis le 1er juillet 1886).....      | 315 00         |  | *30 00   |
| 85 27   | Tayside .....                                     | 32 00          |  |  |
| 167 63  | Tecumseh .....                                    | 56 00          | 6 00                                   |  |
| 1,519 22  | Teeswater .....                                   | 470 00         |  | 60 00  |
| 242 03  | Teeterville.....                                  | 92 87          |  |  |
| 53 38   | Tehkummah.....                                    | 20 00          | 16 00                                  |  |
| 14 94   | Telfer .....                                      | 12 00          |  |  |
| 79 16   | Temperanceville .....                             | 34 00          |  |  |
| 30 64   | Tempo .....                                       | 20 00          |  |  |
| 10 92   | Tenby Bay (rouvert le 1er août 1886).....         | 6 66           |  |  |
| 6 47  | Tennyson.....                                     | 10 00          |  |  |
| 65 70   | Terton.....                                       | 24 00          |  |  |
| 101 22  | Teviotdale.....                                   | 40 00          |  |  |
| 565 98  | Thamesford.....                                   | 157 50         |  |  |
| 1,542 21  | Thamesville.....                                  | £60 00         | 16 00                                  | 80 00  |
| 42 15   | Thanet.....                                       | 32 00          | 16 00                                  |  |
| 142 44  | The Brook.....                                    | 24 00          |  |  |
| 1,012 07  | Theford.....                                      | 400 00         | 20 00                                  | 40 00  |
| 19 13   | The Gore (depuis le 1er juillet 1886) .....       | - 7 50         |  |  |
| 32 00   | The Grange (2 trimestres).....                    | 12 00          |  |  |
| 34 47   | The Grove.....                                    | 16 00          |  |  |
| 88 63   | The Lake (depuis le 1er juillet 1886).....        | 7 50           |  |  |
| 29 94   | The Ridge.....                                    | 16 00          |  |  |
| 432 00  | Thessalon .....                                   | 142 50         | 12 00                                  |  |
| 154 24  | Thistle town.....                                 | 50 00          |  |  |
| 172 21  | Thomasburg.....                                   | 67 50          |  |  |
| 33 00   | Thompson .....                                    | 12 00          |  |  |
| 138 00  | Thomsonville .....                                | 60 00          |  |  |
| 1,242 17  | Thornbury.....                                    | 420 00         |  | 40 00  |
| 51 13   | Thorncliffe.....                                  | 19 00          |  |  |
| 334 71  | Thorndale.....                                    | 120 00         | 12 00                                  |  |
| 967 50  | Thornhill.....                                    | 155 00         | 32 00                                  |  |
| 276 08  | Thornton.....                                     | 135 00         | 14 00                                  |  |
| 14 75   | Thornyhurst.....                                  | 12 00          |  |  |
| 3,179 95  | Thoroid .....                                     | 720 00         |  | 120 00   |
| 20 73   | Thorpe .....                                      | 11 50          |  |  |
| 61 09   | Throoptown.....                                   | 20 00          |  |  |
| 18 55   | Thwaite .....                                     | 37 50          |  |  |
| 121 58  | Tichborne.....                                    | 34 50          |  |  |
| 1,186 61  | Tilbury Centre (*depuis le 1er juillet 1886)..... | 375 00         | 6 00                                   | *30 00   |
| 19 01   | Tilly .....                                       | 10 00          |  |  |
| 3,657 31  | Tilsonburg.....                                   | 900 00         | 350 00                                 | 160 00   |
| 41 97   | Tilton.....                                       | 12 00          |  |  |
| 39 93   | Tintern.....                                      | 24 00          |  |  |
| 115 81  | Tioga .....                                       | 40 00          |  |  |
| 858 50  | Tiverton.....                                     | 320 00         | 4 00                                   | 40 00  |

A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N. B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                               | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 49 36   | Tobermory.....  | 15 00          |  |  |
| 20 51   | Todmorden (depuis le 1er nov. 1886).....              | 4 16           |  |  |
| 333 36  | Toledo.....   | 124 00         |  |  |
| 28 56   | Topping.....  | * 16 00        |  |  |
| 102 00  | Tormore.....  | 40 00          |  |  |
| 270,388 99                                      | Toronto (appointem. et dépenses entrés ailleurs)..... |                |  |  |
| 34 09   | Torrance.....   | 20 00          |  |  |
| 1,116 29  | Tottenham.....  | 360 00         | 40 00                                  | 40 00  |
| 37 10   | Townsend Centre.....                                  | 18 00          |  |  |
| 18 29   | Foy's Hill.....                                       | 11 50          |  |  |
| 124 97  | Trafalgar.....  | 52 00          | 16 00                                  |  |
| 43 00   | Trafford.....   | 16 00          |  |  |
| 36 25   | Tralee.....   | 16 00          |  |  |
| 43 89   | Tramore.....  | 19 00          |  |  |
| 104 45  | Traverston.....                                       | 40 00          |  |  |
| 51 00   | Treadwell (3 trimestres).....                         | 30 00          |  |  |
| 87 63   | Treacastle.....                                       | 30 00          |  |  |
| 51 10   | Trent Bridge.....                                     | 16 00          |  |  |
| 4,460 16  | Trenton.....  | 1,100 00       | 200 00                                 | 160 00   |
| 28 32   | Trout Lake.....                                       | 14 00          |  |  |
| 168 67  | Trowbridge.....                                       | 60 00          |  |  |
| 169 00  | Troy.....   | 60 00          |  |  |
| 59 03   | Trudell.....  | 40 00          |  |  |
| 42 64   | Tuam.....   | 20 00          |  |  |
| 37 09   | Tuftsville.....                                       | 12 00          |  |  |
| 91 65   | Tullamore.....  | 32 00          |  |  |
| 121 10  | Tupperville.....                                      | 36 00          |  |  |
| 68 22   | Turin.....  | 36 00          |  |  |
| 25 30   | Turnerville (depuis le 1er août 1886).....            | 6 67           |  |  |
| 11 95   | Turtle Lake.....                                      | 12 00          |  |  |
| 193 68  | Tuscarora.....  | 72 00          |  |  |
| 795 02  | Tweed.....  | 300 00         | 20 00                                  |  |
| 17 47   | Tweedside.....  | 16 00          |  |  |
| 51 74   | Twin Elm.....   | 18 00          |  |  |
| 71 17   | Tyneside.....   | 20 00          |  |  |
| 2 66  | Tyotown (depuis le 1er février 1887).....             | 1 66           |  |  |
| 115 67  | Tyreconnell.....                                      | 46 00          |  |  |
| 166 91  | Tyrone.....   | 70 00          |  |  |
| 42 73   | Tyrell.....   | 28 00          |  |  |
| 103 49  | Udora.....  | 39 00          |  |  |
| 293 48  | Uffington.....  | 120 00         | 10 00                                  |  |
| 23 99   | Ufford.....   | 12 00          |  |  |
| 67 80   | Uthoff.....   | 23 00          |  |  |
| 36 08   | Ullswater.....  | 16 00          |  |  |
| 41 90   | Umfraville.....                                       | 16 00          |  |  |
| 338 86  | Underwood.....  | 140 00         |  |  |
| 265 44  | Union.....  | 100 00         |  |  |
| 12 04   | Union Springs (fermé le 30 nov. 1886).....            | 8 00           |  |  |
| 473 26  | Unionville.....                                       | 177 50         | 80 00                                  |  |
| 131 92  | Uphill.....   | 44 00          |  |  |
| 106 85  | Uplands.....  | 42 00          | 16 00                                  |  |
| 39 56   | Upper.....  | 16 00          |  |  |
| 128 85  | Uptergrove.....                                       | 59 00          |  |  |
| 38 17   | Orsa.....   | 16 00          |  |  |
| 161 38  | Utica.....  | 36 00          |  |  |
| 26 67   | Utoka.....  | 12 00          |  |  |

A. DANS L'ÉTAT N° 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                        | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 96 02   | Utopia.....                                    | 50 00          |  |  |
| 169 94  | Utterson (*y compris arrérages).....           | *77 00         | 70 00                                  |  |
| 41 76   | Uttoxeter.....                                 | 16 00          |  |  |
| 3,461 29  | Uxbridge.....                                  | 960 00         | 32 00                                  | 160 00   |
| 42 40   | Vachell.....                                   | 18 00          |  |  |
| 40 51   | Valens.....                                    | 21 00          |  |  |
| 91 22   | Valentia.....                                  | 40 00          |  |  |
| 105 71  | Valetta.....                                   | 60 00          |  |  |
| 68 11½  | Vallentyne.....                                | 30 00          |  |  |
| 18 97   | Vanatter.....                                  | 11 50          |  |  |
| 46 23   | Vanbrugh.....                                  | 40 00          |  |  |
| 99 67   | Vancamp (ci-devant Vancamp Mills).....         | 16 00          |  |  |
| 55 88   | Vandecar.....                                  | 24 00          |  |  |
| 72 87   | Vandeleur.....                                 | 28 00          |  |  |
| 259 89  | Vanessa.....                                   | 80 00          |  |  |
| 23 01   | Van Horn.....                                  | 12 00          |  |  |
| 1,498 78  | Vankleek Hill.....                             | 440 00         | 24 00                                  | 60 00  |
| 104 33  | Vankoughnet.....                               | 40 00          |  |  |
| 40 00   | Vannack.....                                   | 16 00          |  |  |
| 22 00   | Vanvlack.....                                  | 16 00          |  |  |
| 59 78   | Varency.....                                   | 20 00          |  |  |
| 330 00  | Varna.....                                     | 115 00         |  |  |
| 98 66   | Varney.....                                    | 36 00          | 4 00                                   |  |
| 42 77   | Vars.....                                      | 10 00          |  |  |
| 177 16  | Vasey.....                                     | 36 00          |  |  |
| 70 77   | Vellore.....                                   | 24 00          |  |  |
| 77 12   | Vennachar.....                                 | 50 00          |  |  |
| 129 00  | Ventnor.....                                   | 36 00          |  |  |
| 45 16   | Ventry.....                                    | 15 00          |  |  |
| 21 19   | Verdon.....                                    | 12 00          |  |  |
| 92 98   | Vereker.....                                   | 32 00          | 8 00                                   |  |
| 193 54  | Vermillion Bay (fermé le 14 octobre 1886)..... | 24 95          |  |  |
| 42 41   | Verner (depuis le 1er juillet 1886).....       | 7 50           |  |  |
| 239 44  | Vernon.....                                    | 72 00          |  |  |
| 97 06   | Vernonville.....                               | 40 00          |  |  |
| 177 48  | Verona.....                                    | 78 00          |  |  |
| 112 20  | Verschoyle.....                                | 50 00          |  |  |
| 24 40   | Vert Island.....                               | 9 00           |  |  |
| 83 85   | Vesta.....                                     | 36 00          |  |  |
| 66 95   | Victor.....                                    | 11 50          |  |  |
| 20 23   | Victoria Corners.....                          | 16 00          |  |  |
| 366 08  | Victoria Harbor.....                           | 140 00         |  |  |
| 458 21  | Victoria Road.....                             | 200 00         | 16 00                                  |  |
| 125 96  | Victoria Square.....                           | 44 00          |  |  |
| 419 56  | Vienna.....                                    | 250 00         | 4 00                                   |  |
| 34 33   | Vigo.....                                      | 20 00          |  |  |
| 168 32  | Villa Nova.....                                | 72 00          |  |  |
| 41 14   | Villiers.....                                  | 12 00          |  |  |
| 60 48   | Vine.....                                      | 24 00          |  |  |
| 43 02   | Violet.....                                    | 16 00          |  |  |
| 40 03   | Violet Hill.....                               | 20 00          |  |  |
| 119 86  | Virgil.....                                    | 49 50          |  |  |
| 23 81   | Virginia.....                                  | 12 00          |  |  |
| 436 31  | Vittoria.....                                  | 200 00         | 16 00                                  |  |
| 75 31   | Vivian.....                                    | 40 00          |  |  |
| 76 75   | Vroomanton.....                                | 30 00          |  |  |



A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                               | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 53 45   | Vyner .....   | 20 00          |  |  |
| 41 37   | Wabash .....  | 12 00          |  |  |
| 37 00   | Wagram .....  | 16 00          |  |  |
| 132 79  | Wabnapitae (depuis le 1er juillet 1886) .....         | 7 50           |  |  |
| 117 95  | Waldemar .....  | 70 00          |  |  |
| 444 18  | Wales .....   | 180 00         | 120 00                                 |  |
| 73 50   | Walker's .....  | 24 00          |  |  |
| 14 38   | Walker's Point .....                                  | 11 50          |  |  |
| 4,715 08  | Walkerton .....                                       | 1,300 00       | 200 00                                 | 200 00   |
| 788 92  | Walkerville .....                                     | 260 00         |  |  |
| 81 73   | Wallace .....   | 30 00          |  |  |
| 2,417 93  | Wallaceburg .....                                     | 640 00         | 60 00                                  | 100 00   |
| 622 75  | Wallacetown .....                                     | 240 00         | 16 00                                  |  |
| 91 86   | Wallbridge .....                                      | 44 00          |  |  |
| 84 55   | Wallenstein .....                                     | 24 00          |  |  |
| 12 51   | Waller .....  | 11 50          |  |  |
| 34 51   | Walmer .....  | 16 00          |  |  |
| 62 23   | Walnut .....  | 20 00          |  |  |
| 106 81  | Walsh .....   | 50 00          |  |  |
| 303 08  | Walsingham Centre .....                               | 90 00          |  |  |
| 155 72  | Walter's Falls .....                                  | 50 00          |  |  |
| 337 60  | Walton .....  | 87 50          |  |  |
| 139 78  | Wanstead .....  | 52 00          | 16 00                                  |  |
| 46 67   | Warburton .....                                       | 20 00          |  |  |
| 759 11  | Wardsville .....                                      | 300 00         |  |  |
| 40 41   | Wareham .....   | 12 00          |  |  |
| 34 55   | Warina .....  | 15 00          |  |  |
| 27 64   | Wariston (fermé pendant le mois d'octobre 1886) ..... | 10 67          |  |  |
| 1,084 85  | Warkworth .....                                       | 380 00         |  | 40 00  |
| 214 95  | Warminster .....                                      | 60 00          | 12 00                                  |  |
| 43 50   | Warner .....  | 16 00          |  |  |
| 267 97  | Warsaw .....  | 100 00         |  |  |
| 34 96   | Warburg .....   | 16 00          |  |  |
| 267 17  | Warwick, West .....                                   | 84 00          |  |  |
| 253 74  | Washago .....   | 100 00         | 17 00                                  |  |
| 68 28   | Washburn .....  | 24 00          |  |  |
| 219 10  | Washington .....                                      | 90 00          |  |  |
| 660 15  | Waterdown .....                                       | 250 00         |  |  |
| 1,493 44  | Waterford .....                                       | 600 00         | 80 00                                  | 80 00  |
| 3,572 64  | Waterloo, West .....                                  | 1,200 00       | 16 00                                  | 160 00   |
| 40 54   | Waterton .....  | 11 50          |  |  |
| 2,072 01  | Watford .....   | 620 00         | 30 00                                  | 80 00  |
| 109 01  | Watson's Corners .....                                | 50 00          |  |  |
| 18 56   | Wattenwyl .....                                       | 11 50          |  |  |
| 40 60   | Waubamick (*sur crédit) .....                         | *14 67         |  |  |
| 858 63  | Waubashene .....                                      | 260 00         |  |  |
| 45 29   | Waubuno .....   | 20 00          |  |  |
| 69 41   | Waupoos .....   | 26 00          |  |  |
| 251 92  | Waverley .....  | 80 00          |  |  |
| 206 64  | Weidmann .....  | 53 00          |  |  |
| 32 13   | Weir .....  | 16 00          |  |  |
| 26 68   | Weissenburg .....                                     | 16 00          |  |  |
| 146 54  | Wellcome .....  | 50 00          |  |  |
| 86 18   | Weldon .....  | 24 00          |  |  |
| 3,203 59  | Welland .....   | 860 00         | 160 00                                 | 160 00   |
| 342 35  | Wellandport .....                                     | 117 50         |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                      | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts  |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 703 65  | Wellesley.....                               | 270 00         | 8 00                                   |  |
| 647 63  | Wellington.....                              | 300 00         |  |  |
| 73 21   | Wellman's Corners.....                       | 28 00          |  |  |
| 466 70  | Wendigo.....                                 | 140 00         |  |  |
| 150 97  | Wendover.....                                | 52 00          |  |  |
| 7 37  | Wesley Church.....                           | 10 00          |  |  |
| 49 25   | Wesley Park (bureau d'été).....              | 19 69          |  |  |
| 49 00   | Wesleyville.....                             | 24 00          |  |  |
| 97 60   | West Brook.....                              | 40 00          |  |  |
| 59 72   | West Essa (* 1 trimestre ; discontinué)..... | 28 00          | 2 00                                   |  |
| 82 16   | Westfield.....                               | 32 00          |  |  |
| 77 03   | West Flamboro' (2 trimestres).....           | 43 00          |  |  |
| 16 36   | Westford.....                                | 11 50          |  |  |
| 212 12  | West Gravenhurst.....                        | 60 00          |  |  |
| 11 50   | West Grove.....                              | 11 50          |  |  |
| 70 00   | West Hill.....                               | 28 00          |  |  |
| 89 77   | West Huntingdon.....                         | 35 00          |  |  |
| 34 00   | West Huntley.....                            | 11 50          |  |  |
| 51 84   | West Lake.....                               | 24 00          |  |  |
| 1,059 13  | West Lorne.....                              | 335 00         | 20 00                                  | 40 00  |
| 47 02   | West McGillivray.....                        | 26 00          |  |  |
| 47 03   | West Magdala.....                            | 16 00          |  |  |
| 597 73  | Westmeath.....                               | 145 00         |  |  |
| 70 83   | West Montrose.....                           | 31 50          |  |  |
| 811 43  | Weston.....                                  | 3'0 00         | 16 00                                  |  |
| 56 12   | West Osgoode.....                            | 24 00          |  |  |
| 127 50  | Westover.....                                | 48 00          |  |  |
| 2 75  | West Plain (depuis le 1er janv. 1887).....   | 2 50           |  |  |
| 780 37  | Westport.....                                | 320 00         | 12 00                                  | 40 00  |
| 462 39  | West Toronto Junction.....                   | 90 00          |  |  |
| 1,370 61  | West Winchester.....                         | 400 00         |  | 40 00  |
| 211 59  | Westwood.....                                | 80 00          |  |  |
| 78 65   | Wexford.....                                 | 47 50          |  |  |
| 42 24   | Whalen.....                                  | 16 00          |  |  |
| 303 38  | Wheatley.....                                | 87 50          |  |  |
| 19 96   | Wheeler.....                                 | 11 50          |  |  |
| 4,276 32  | Whitby.....                                  | 1,600 00       | 200 00                                 | 240 00   |
| 13 11   | White.....                                   | 11 50          |  |  |
| 243 40  | Whitechurch.....                             | 80 00          |  |  |
| 41 88   | Whitehurst.....                              | 25 50          |  |  |
| 232 93  | White Lake.....                              | 80 00          |  |  |
| 42 07   | White Oak.....                               | 20 00          |  |  |
| 104 14  | White River (depuis le 1er déc. 1886).....   | 33 33          |  |  |
| 38 35   | White Rose.....                              | 16 00          |  |  |
| 29 49   | Whiteside.....                               | 11 50          |  |  |
| 10 28   | Whitestone.....                              | 11 50          |  |  |
| 226 44  | Whitevale.....                               | 100 00         |  |  |
| 128 30  | Whitfield.....                               | 35 00          | 4 00                                   |  |
| 81 69   | Whittington.....                             | 32 00          |  |  |
| 2,214 84  | Wiaraton.....                                | 600 00         | 36 00                                  | 80 00  |
| 74 88   | Wick.....                                    | 36 00          |  |  |
| 74 59   | Wicklow.....                                 | 36 00          |  |  |
| 112 76  | Widder.....                                  | 46 00          |  |  |
| 45 16   | Wilberforce.....                             | 18 00          |  |  |
| 351 28  | Wilbur Station.....                          | 54 00          |  |  |
| 77 41   | Wilfred.....                                 | 40 00          |  |  |
| 367 21  | Wilkesport.....                              | 64 00          | 4 00                                   |  |

A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 18 25   | Willetsholme .....                                     | 11 50          |  |  |
| 14 96   | Williams .....   | 11 50          |  |  |
| 216 94  | Williamsford (ci-devant Sullivan) .....                | 100 00         |  |  |
| 571 84  | Williamstown .....                                     | 200 00         |  |  |
| 281 98  | Williamsville .....                                    | 77 50          |  |  |
| 24 60   | Williscroft .....                                      | 12 00          |  |  |
| 9 64  | Willow Creek .....                                     | 11 50          |  |  |
| 103 20  | Willowdale .....                                       | 36 00          |  |  |
| 50 29   | Willow Grove .....                                     | 30 00          |  |  |
| 11 04   | Wilmur .....   | 12 00          |  |  |
| 16 64   | Wilno .....  | 11 50          |  |  |
| 36 00   | Wilsoncroft .....                                      | 20 00          |  |  |
| 40 73   | Wilsonville .....                                      | 16 00          |  |  |
| 44 81   | Wilstead .....   | 11 50          |  |  |
| 154 38  | Wilton .....   | 60 00          |  |  |
| 87 05   | Wilton Grove .....                                     | 30 00          |  |  |
| 76 00   | Winchelsea .....                                       | 30 00          |  |  |
| 382 66  | Winchester Springs .....                               | 115 00         |  |  |
| 104 00  | Windermere .....                                       | 30 00          | 4 00                                   |  |
| 28 33   | Windfall .....   | 16 00          |  |  |
| 196 73  | Windham Centre .....                                   | 80 00          |  |  |
| 9,171 01  | Windsor (appointem. et dépenses indiq. ailleurs) ..... |                |  |  |
| 52 64   | Winfield .....   | 26 00          |  |  |
| 73 60   | Winger .....   | 32 00          |  |  |
| 3,234 01  | Wingham .....  | 920 00         | 60 00                                  | 160 00   |
| 11 50   | Winglé .....   | 11 50          |  |  |
| 257 27  | Winona .....   | 90 00          | 36 00                                  |  |
| 110 26  | Winslow .....  | 23 00          |  |  |
| 193 80  | Winterbourne .....                                     | 72 00          |  |  |
| 140 37  | Winthrop .....   | 60 00          |  |  |
| 70 92   | Wiswasa .....  | 18 00          |  |  |
| 88 42   | Wisbeach .....   | 40 00          |  |  |
| 43 43   | Woburn (*y compris arrérages) .....                    | *22 00         |  |  |
| 407 35  | Wolf Island .....                                      | 140 00         |  |  |
| 8 87  | Wolseley .....   | 11 50          |  |  |
| 309 30  | Wolverton .....  | 120 00         |  |  |
| 770 42  | Woodbridge .....                                       | 400 00         |  | 40 00  |
| 66 46   | Woodburn .....   | 32 00          |  |  |
| 260 80  | Woodford .....   | 100 00         | 8 00                                   |  |
| 219 18  | Woodham .....  | 72 00          |  |  |
| 49 34   | Woodhill .....   | 24 00          |  |  |
| 122 00  | Woodlands .....  | 44 00          |  |  |
| 22 84   | Woodlawn (? trimestres) .....                          | 11 00          |  |  |
| 36 50   | Woodrous (*y compris arrérages) .....                  | *25 33         |  |  |
| 227 12  | Woodslee .....   | 100 00         |  |  |
| 11,25 45  | Woodstock .....  | 2,600 00       | 160 00                                 | 400 00   |
| 903 71  | Woodville .....  | 310 00         | 32 00                                  | 40 00  |
| 465 02  | Wooler .....   | 110 00         |  |  |
| 719 76  | Wroxeter .....   | 320 00         | 50 00                                  | 40 00  |
| 39 01   | Wyandot .....  | 11 50          |  |  |
| 308 26  | Wyebridge .....  | 100 00         |  |  |
| 23 50   | Wyecombe .....   | 11 50          |  |  |
| 339 35  | Wyevale .....  | 87 50          |  |  |
| 43 26   | Wylie .....  | 12 00          |  |  |
| 1,337 73  | Wyoming .....  | 420 00         | 6 00                                   | 60 00  |
| 45 98   | Wyton Station .....                                    | 20 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, A.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.   | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 557 50  | Yarker (*y compris arrérages) .....   | *137 50        | .....                                  | .....  |
| 78 14   | Yarmouth Centre.....  | 42 00          | .....                                  | .....  |
| 59 05   | Yatton (5 trimestres).....  | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 28 78   | Yearley's .....   | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 39 42   | Yelverton .....   | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 123 19  | Yeovil.....   | 35 00          | .....                                  | .....  |
| 31 95   | Yoho Island (bureau d'été) .....  | 5 00           | .....                                  | .....  |
| 402 00  | York.....   | 140 00         | .....                                  | .....  |
| 193 16  | York Mills (*y compris arrérages) .....   | *46 00         | .....                                  | .....  |
| 3,979 24  | Yorkville .....   | 900 00         | .....                                  | 160 00   |
| 58 73   | Young's Point .....   | 30 00          | .....                                  | .....  |
| 32 01   | Youngsville .....   | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 37 44   | Zanesville (depuis le 1er mai 1886) .....   | 9 16           | .....                                  | .....  |
| 37 82   | Zealand .....   | 15 00          | .....                                  | .....  |
| 265 00  | Zephyr.....   | 80 00          | .....                                  | .....  |
| 98 00   | Zimmerman.....  | 44 00          | .....                                  | .....  |
| 127 61  | Zion .....  | 44 00          | .....                                  | .....  |
| 22 91   | Ziska .....   | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 651 23  | Zurich.....   | 200 00         | .....                                  | .....  |
| 19 57   | Revenu casuel par la voie du caissier du ministère des postes .....                 | .....          | .....                                  | .....  |
| 68 50   | Timbres-poste vendus par les officiers de la malle sur les vapeurs océaniques ..... | .....          | .....                                  | .....  |
| 1,468,707 20½                                   | Totaux .....  | †\$312,433 40  | \$22,116 82                            | \$21,547 24  |

† N.B.—De cette somme, \$270,730.23 ont été payés à même les perceptions du revenu, et \$41,703.17 à même le crédit parlementaire. On a rendu compte de cette dernière somme à la page 24, partie ii.

A. W. McLELAN,

*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,

*Comptable.*

PROVINCE DE QUÉBEC.

A, DANS L'ÉTAT N° 3, B.

DÉTAILS de tous les paiements faits pour appointements, etc., en Québec; indiquant dans chaque cas le nom de la personne, le service ou la fonction et le montant payé, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Service.  | Appointements. |     | Service de nuit et frais de route. |     | Total des classes. |     | Grand total. |     |
|---|---|----------------|-----|------------------------------------|-----|--------------------|-----|--------------|-----|
|   |   | \$             | cts | \$                                 | cts | \$                 | cts | \$           | cts |
| <b>DIVISION DE MONTRÉAL.</b>                    |   |                |     |                                    |     |                    |     |              |     |
| E. F. King                                      | Inspecteur des bureaux de poste   | 2,600          | 00  | 421                                | 80  | 3,021              | 80  | 10,462       | 50  |
| D. Nelligan                                     | Sous-inspecteur   | 1,300          | 00  | 292                                | 49  | 1,592              | 49  |              |     |
| N. Renaud                                       | do jusqu'au 28 février 1887 (décédé)  | 787            | 50  | 109                                | 43  | 896                | 00  |              |     |
| J. E. Gervais                                   | Sous-inspecteur intérimaire, depuis le 1er avril 1887; promu de la 2e classe. | 1,050          | 00  | 217                                | 50  | 1,267              | 50  | 5,737        | 50  |
| F. J. Logie                                     | Commis de 2e classe   | 1,200          | 00  | 334                                | 53  | 1,534              | 53  |              |     |
| J. A. Madore                                    | do depuis le 1er juin 1881 (transféré de la division d'Ottawa).               | 1,000          | 00  | 980                                | 00  | 1,980              | 00  |              |     |
| C. Curran                                       | do  | 1,050          | 00  | 980                                | 00  | 2,030              | 00  | 2,305        | 00  |
| J. F. Pelletier                                 | do 3e classe  | 630            | 00  | 660                                | 00  | 1,290              | 00  |              |     |
| M. Kearney                                      | do  | 720            | 00  | 660                                | 00  | 1,380              | 00  | 1,820        | 00  |
| J. A. McShane                                   | do  | 470            | 00  | 959                                | 00  | 1,429              | 00  | 600          | 00  |
| P. Nelligan                                     | Messageur   | 600            | 00  | 980                                | 00  | 1,580              | 00  |              |     |
| <b>Total, bureau de l'inspecteur, Montréal.</b> |   |                |     |                                    |     |                    |     |              |     |
| <b>SERVICE DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.</b>   |   |                |     |                                    |     |                    |     |              |     |
| F. Briegal                                      | Premier courrier sur chemins de fer   | 1,500          | 00  |                                    |     | 1,500              | 00  | 1,500        | 00  |
| A. Walsley                                      | Courrier sur chemins de fer, 1re classe                                       | 980            | 00  | 421                                | 80  | 1,401              | 80  |              |     |
| J. Bayley                                       | do  | 980            | 00  | 292                                | 49  | 1,272              | 49  |              |     |
| G. Jones  | do  | 980            | 00  | 109                                | 43  | 1,089              | 43  |              |     |
| C. Lefebvre                                     | do jusqu'au 31 janvier 1887 (décédé)  | 560            | 00  | 217                                | 50  | 777                | 50  |              |     |
| J. Valée  | do jusqu'au 31 août 1886 (mis à la retraite)                                  | 160            | 00  |                                    |     | 160                | 00  |              |     |
| A. Denis  | do (moins l'amende)   | 980            | 00  | 334                                | 53  | 1,314              | 53  |              |     |
| A. Menzies                                      | do  | 959            | 00  | 298                                | 48  | 1,257              | 48  |              |     |
| A. Lachapelle                                   | do  | 980            | 00  | 351                                | 03  | 1,331              | 03  |              |     |
| N. McLellan                                     | do  | 930            | 00  | 182                                | 43  | 1,112              | 43  |              |     |

|                   |  |        |    |     |    |        |    |           |    |
|-------------------|--|--------|----|-----|----|--------|----|-----------|----|
| A. Somerville     | do   | 960    | 00 | 278 | 88 | 1,238  | 88 |           |    |
| J. D. Anderson    | do   | 960    | 00 | 110 | 47 | 1,070  | 47 |           |    |
| D. Fairman        | do stagiaire, promu de la 2e classe, 1er fév. 1887.          | 868    | 67 | 388 | 77 | 1,257  | 44 |           |    |
| C. Beatty         | do do do   | 865    | 87 | 83  | 50 | 949    | 37 | 14,163    | 75 |
| E. Lefebvre       | do 2e classe jus. 1er déc. 86, et de 1re cl. dep. cette date | 867    | 67 | 326 | 29 | 1,193  | 96 |           |    |
| H. D. Filion      | do (suspendu du 1er au 6 octobre 1886)                       | 800    | 00 | 328 | 91 | 1,128  | 91 |           |    |
| C. Hayden         | do   | 787    | 10 | 300 | 97 | 1,087  | 07 |           |    |
| C. Beaudoin       | do   | 800    | 00 | 147 | 60 | 947    | 60 |           |    |
| H. E. Channell    | do   | 800    | 00 | 154 | 20 | 954    | 20 |           |    |
| E. Dorton         | do   | 800    | 00 | 187 | 33 | 987    | 33 |           |    |
| H. G. Goodfellow  | do   | 740    | 00 | 265 | 32 | 1,005  | 32 |           |    |
| J. L. Viger       | do (y compris arrrages)                                      | 808    | 66 | 307 | 37 | 1,116  | 03 |           |    |
| J. Murphy         | do   | 805    | 66 | 281 | 41 | 1,087  | 07 |           |    |
| W. H. O'Regan     | do   | 768    | 66 | 153 | 15 | 921    | 81 |           |    |
| L. C. Orevier     | do   | 740    | 00 | 100 | 80 | 840    | 80 |           |    |
| A. Armstrong      | do   | 733    | 33 | 271 | 44 | 1,004  | 77 |           |    |
| G. R. Dewar       | do   | 720    | 00 | 286 | 87 | 1,006  | 87 |           |    |
| J. P. Hall        | do   | 720    | 00 | 205 | 43 | 925    | 43 |           |    |
| D. T. Frost       | do   | 720    | 00 | 165 | 91 | 885    | 91 |           |    |
| J. E. McKenzie    | do   | 720    | 00 | 281 | 61 | 1,001  | 61 |           |    |
| J. V. Genest      | do   | 720    | 00 | 134 | 76 | 854    | 76 |           |    |
| I. B. Guèvremont  | do   | 720    | 00 | 189 | 29 | 909    | 29 |           |    |
| E. J. Smith       | do   | 720    | 00 | 148 | 00 | 868    | 00 |           |    |
| W. N. Peters      | do (moins les amendes)                                       | 682    | 66 | 93  | 97 | 776    | 63 |           |    |
| F. Tuok           | do   | 640    | 00 | 142 | 37 | 782    | 37 |           |    |
| A. J. McRobie     | do   | 640    | 00 | 267 | 53 | 907    | 53 |           |    |
| E. R. H. Brooks   | do   | 640    | 00 | 279 | 73 | 919    | 73 |           |    |
| A. H. Evans       | do   | 650    | 00 | 119 | 60 | 769    | 60 |           |    |
| W. E. O. Jones    | do   | 720    | 00 | 93  | 20 | 813    | 20 |           |    |
| L. C. A. Oasgrain | do   | 640    | 00 | 284 | 78 | 924    | 78 |           |    |
| J. Ford           | do   | 88     | 71 | 13  | 10 | 101    | 81 |           |    |
| F. W. Webb        | do   | 570    | 00 | 281 | 11 | 851    | 11 | 25,471    | 10 |
| C. F. Whitcher    | do   | 560    | 00 | 211 | 82 | 771    | 82 |           |    |
| W. Murphy         | do   | 560    | 00 | 62  | 10 | 622    | 10 |           |    |
| O. Chavot         | do   | 590    | 00 | 179 | 40 | 769    | 40 |           |    |
| E. W. Hay         | do   | 516    | 67 | 168 | 97 | 685    | 64 |           |    |
| J. L. French      | do (moins les amendes)                                       | 476    | 03 | 162 | 90 | 638    | 93 |           |    |
| S. Gervais        | do stagiaire, depuis le 25 novembre 1886.                    | 480    | 00 | 135 | 70 | 615    | 70 |           |    |
| J. M. Hall        | do do depuis le 14 décembre 1886.                            | 283    | 00 | 74  | 48 | 357    | 48 |           |    |
| O. Chasse         | do Agent pour le transfert des malles                        | 263    | 22 | 57  | 87 | 321    | 09 | 4,767     | 16 |
|                   |  | 470    | 00 |     |    | 470    | 00 | 470       | 00 |
|                   |  | 36,553 | 71 |     |    | 36,553 | 71 |           |    |
|                   |  |        |    |     |    |        |    | 46,372 01 |    |

A, DANS L'ÉTAT No 3, B—Détails des paiem faits p. appoint., etc., en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Service.   | Appointe-<br>ments. | Service de<br>nuit et frais<br>de route. | Total<br>des<br>classes. | Grand<br>total. |
|---|--|---------------------|--|--------------------------|-----------------|
|   |  | \$ cts.             | \$ cts.                                  | \$ cts.                  | \$ cts.         |
| <b>DIVISION DE QUÉBEC.</b>                    |  |                     |  |                          |                 |
| J. L. Anctil                                  | Sous-inspecteur des bureaux de poste                               | 1,300 00            |  | 1,300 00                 |                 |
| O. Fréchette                                  | Commis de 2e classe  | 1,200 00            |  | 1,200 00                 |                 |
| O. Vohl                                       | do   | 1,112 50            |  | 1,112 50                 |                 |
| J. E. Carrier                                 | do 3e  | 720 00              |  | 720 00                   |                 |
| J. G. Bourget                                 | do   | 800 00              |  | 800 00                   |                 |
| J. Boivin                                     | Messageur, jusqu'au 31 octobre 1886 (remercié de ses services)     | 163 33              |  | 163 33                   |                 |
| N. Giasson                                    | do depuis le 1er mai 1887 (transféré au bureau de poste de Québec) | 100 00              |  | 100 00                   |                 |
| F. X. Jeannette                               | Messageur temporaire, du 23 octobre 1886 au 31 mars 1887           | 158 71              |  | 158 71                   |                 |
|   | Total, bureau de l'inspecteur, Québec                              |                     |  |                          | 5,574 51        |
| <b>SERVICE DES MALLÉS PAR CHEMINS DE FER.</b> |  |                     |  |                          |                 |
| J. Deslauriers                                | Jourrier sur chemins de fer, 1re classe                            | 960 00              | 221 70                                   | 1,181 70                 |                 |
| G. Lapointe                                   | do   | 960 00              | 335 30                                   | 1,295 30                 |                 |
| N. A. Beaudet                                 | do jusqu'au 30 septembre 1886 (décédé)                             | 240 00              |  | 240 00                   |                 |
| E. Blondeau                                   | do   | 960 00              | 337 70                                   | 1,297 70                 |                 |
| L. N. Dionne                                  | do 2e classe   | 800 00              | 15 25                                    | 815 25                   |                 |
| F. Gaudy                                      | do   | 800 00              | 297 17                                   | 1,097 17                 |                 |
| H. J. Kimin                                   | do   | 800 00              | 299 72                                   | 1,099 72                 |                 |
| D. Blondeau                                   | do   | 800 00              | 190 23                                   | 990 23                   |                 |
| L. H. Gagneau                                 | do   | 800 00              | 297 82                                   | 1,097 82                 |                 |
| J. O. Pégeau                                  | do   | 800 00              | 155 37                                   | 955 37                   |                 |
| R. G. Bourget                                 | do   | 800 00              | 221 34                                   | 1,021 34                 |                 |
| O. Talbot                                     | do   | 800 00              | 225 09                                   | 1,025 09                 |                 |
| J. E. Roy                                     | do   | 800 00              | 177 75                                   | 977 75                   |                 |
| L. Furois                                     | do   | 800 00              | 247 44                                   | 1,047 44                 |                 |
| F. X. Labbé                                   | do   | 800 00              | 258 42                                   | 1,058 42                 |                 |

|   |  |             |             |             |             |
|---|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| G. Évanhère                                   | do   | 720 00      | 156 93      | 876 93      |             |
| L. E. Hudon                                   | do   | 720 00      | 193 17      | 913 17      |             |
| D. O. Dagneau                                 | do   | 720 00      | 176 60      | 896 60      |             |
| A. C. Miquelon                                | do   | 720 00      | 173 13      | 893 13      |             |
| C. Bédar                                      | do   | 720 00      | 163 06      | 883 06      |             |
| A. Beaudry                                    | do   | 500 00      | 132 32      | 632 32      |             |
| O. A. Méthot                                  | do   | 580 00      | 158 45      | 738 45      |             |
| M. P. Laberge                                 | do   | 519 00      | 189 28      | 708 28      |             |
| A. Blondeau                                   | do 3e classe, (y compris arriérages)                         | 526 67      | 185 61      | 712 28      |             |
| S. T. Green                                   | do   | 480 00      | 211 81      | 691 81      |             |
| J. E. Morissette                              | do   | 280 00      | 97 95       | 377 95      |             |
| M. Dorion                                     | do jusqu'au 1er février 1887 (desistué)                      | 480 00      | 192 81      | 672 81      |             |
| N. R. Genest                                  | do   | 450 00      | 187 41      | 637 41      |             |
| J. Nolet                                      | do   | 212 90      | 58 27       | 271 17      |             |
| A. Routhier                                   | do   | 215 48      | 33 76       | 249 24      |             |
| U. Gauvreau                                   | do   | 198 57      | 32 82       | 231 39      |             |
| L. P. Thibault                                | do   | 520 00      | 215 15      | 735 15      |             |
|   | Agent pour le transfert des malles                           | 20,812 62   | 5,813 88    | 26,626 50   |             |
|   | Total, service des malles par chemins de fer, Québec         |             |             |             | 26,626 50   |
| <b>DIVISION DE 3 TROIS-RIVIÈRES.</b>          |  |             |             |             |             |
| G. A. Bourgeois                               | Inspecteur des bureaux de poste                              | 2,000 00    |             | 2,000 00    |             |
| J. P. Chillas                                 | Sous-inspecteur  | 1,300 00    |             | 1,300 00    |             |
| G. O. Bailey                                  | Commis de 3e classe  | 630 00      |             | 630 00      |             |
|   | Total, inspecteur des bureaux de poste, Trois-Rivières       |             |             |             | 3,930 00    |
| <b>SERVICE DES MALLÉS PAR CHEMINS DE FER.</b> |  |             |             |             |             |
| A. Dorais                                     | Courrier de 3e classe sur chemins de fer                     | 520 00      | 101 93      | 621 93      |             |
|   | do   | 520 00      | 101 93      | 621 93      |             |
|   | Total, service des malles par chemins de fer, Trois-Rivières |             |             |             | 621 93      |
|   | <b>Grand total à reporter</b>                                | \$77,835 37 | \$15,762 11 | \$93,597 48 | \$93,597 48 |

A, DANS L'ÉTAT N° 8, B—Détails des paiements faits pour appointements, etc, en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom                                 | Service.            | Appointe-<br>ments. | Total<br>des<br>classes. | Grand<br>total. |
|-------------------------------------|---------------------|---------------------|--------------------------|-----------------|
|                                     |                     | \$ cts.             | \$ cts.                  | \$ cts          |
| <i>Report.</i>                      |                     |                     |                          |                 |
| <b>BUREAU DE POSTE DE MONTRÉAL.</b> |                     |                     |                          |                 |
| G. Lamothé                          | Maire de poste      | 4,000 00            |                          |                 |
| M. Emery                            | Sous-maire de poste | 2,000 00            | 6,000 00                 |                 |
| Commis de 1re classe                |                     |                     |                          |                 |
| H. A. Bourret                       | do                  | 1,500 00            |                          |                 |
| H. Huddell                          | do                  | 1,400 00            |                          |                 |
| J. McKeon                           | do                  | 1,500 00            |                          |                 |
| V. Baillargeon                      | do                  | 1,400 00            |                          |                 |
| J. L. Palmer                        | do                  | 1,400 00            |                          |                 |
| T. F. Larose                        | do                  | 1,300 00            |                          |                 |
| J. Sené                             | do                  | 1,200 00            | 9,700 00                 |                 |
| Commis de 2e classe                 |                     |                     |                          |                 |
| F. Pridham                          | do                  | 1,200 00            |                          |                 |
| E. Mayer                            | do                  | 1,200 00            |                          |                 |
| J. C. Sims                          | do                  | 1,200 00            |                          |                 |
| O. Clement                          | do                  | 1,200 00            |                          |                 |
| A. Loftis                           | do                  | 1,200 00            |                          |                 |
| A. de Restang                       | do                  | 1,200 00            |                          |                 |
| H. Goyette                          | do                  | 1,200 00            |                          |                 |
| J. B. A. Daoust                     | do                  | 1,180 00            |                          |                 |
| T. Desnoyers                        | do                  | 1,000 00            |                          |                 |
| G. Lefebvre                         | do                  | 950 00              |                          |                 |
| T. Harding                          | do                  | 950 00              |                          |                 |
| R. Duncan                           | do                  | 950 00              |                          |                 |
| A. Larose                           | do                  | 865 67              |                          |                 |
| W. Hayden                           | do                  | 865 67              |                          |                 |
| H. D. Gaudy                         | do                  | 850 00              |                          |                 |
| G. Beaudoin                         | do                  | 850 00              |                          |                 |
| J. Chasse                           | do                  | 850 00              | 19,159 17                |                 |
| U. Rondeau                          | do                  |                     |                          |                 |
| Commis de 3e classe                 |                     |                     |                          |                 |
| R. J. Arless                        | do                  | 800 00              |                          |                 |
| A. E. Auger                         | do                  | 840 00              |                          |                 |

|                   |    |        |  |  |
|-------------------|----|--------|--|--|
| J. Filiatreault   | do | 800 00 |  |  |
| A. A. Doray       | do | 799 00 |  |  |
| J. E. Renaud      | do | 800 00 |  |  |
| L. Lefebvre       | do | 800 00 |  |  |
| E. Chagnon        | do | 800 00 |  |  |
| A. T. Leduc       | do | 800 00 |  |  |
| J. Thompson       | do | 800 00 |  |  |
| G. Coutée         | do | 800 00 |  |  |
| A. Lord           | do | 800 00 |  |  |
| J. Gillies        | do | 266 67 |  |  |
| O. Lefebvre       | do | 780 00 |  |  |
| B. Conlon         | do | 760 00 |  |  |
| J. Thiemens       | do | 720 00 |  |  |
| R. T. Daniels     | do | 660 00 |  |  |
| E. H. Ouellette   | do | 670 00 |  |  |
| E. H. Forbes      | do | 590 00 |  |  |
| W. J. McElroy     | do | 590 00 |  |  |
| E. H. Lapointe    | do | 560 00 |  |  |
| A. O. Lavin       | do | 560 00 |  |  |
| J. P. Welian      | do | 560 00 |  |  |
| T. Tansy          | do | 580 00 |  |  |
| P. O'Neill        | do | 580 00 |  |  |
| E. Jolicoeur      | do | 520 00 |  |  |
| L. D. E. Mayer    | do | 520 00 |  |  |
| C. Lavière        | do | 510 00 |  |  |
| J. Bersford       | do | 500 00 |  |  |
| J. E. Guillemette | do | 500 00 |  |  |
| D. O'Donaghue     | do | 490 00 |  |  |
| O. Lorange        | do | 490 00 |  |  |
| F. Plouffe        | do | 490 00 |  |  |
| A. D. McIntosh    | do | 490 00 |  |  |
| H. Chauder        | do | 480 00 |  |  |
| E. A. Lamoureux   | do | 480 00 |  |  |
| A. E. Lamoureux   | do | 480 00 |  |  |
| T. A. Giroux      | do | 500 00 |  |  |
| A. Sauriol        | do | 470 00 |  |  |
| W. Barbe          | do | 470 00 |  |  |
| U. Clermont       | do | 469 25 |  |  |
| C. J. A. Leclair  | do | 470 00 |  |  |
| A. B. Côté        | do | 463 00 |  |  |
| A. L. Grondin     | do | 460 00 |  |  |
| O. Florence       | do | 460 00 |  |  |
| G. A. Carpenter   | do | 460 00 |  |  |
| E. Brazeau        | do | 460 00 |  |  |
| T. Brophy         | do | 460 00 |  |  |
| P. H. Ernaingier  | do | 450 00 |  |  |
| T. Lemaque        | do | 480 00 |  |  |
| W. J. Crowe       | do | 480 00 |  |  |
| A. Morin          | do | 440 00 |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, B.—Détails des paiements faits pour appointements, etc., en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.                                      | Service.  | Appointements. | Total des classes. | Grand total. |
|---|---|----------------|--------------------|--------------|
|   |   |                |                    |              |
| <b>BUREAU DE POSTE DE MONTRÉAL—Suite.</b> |   |                |                    |              |
| D. Cameron                                | Commis de 3e classe depuis le 23 août 1886.   | 514 52         |                    |              |
| R. A. Fridham                             | do depuis le 1er novembre 1886 (transféré du bureau de poste de Toronto).                           | 320 00         |                    |              |
| J. Durack                                 | do  | 430 00         |                    |              |
| J. Coffee                                 | do  | 400 00         |                    |              |
| J. B. A. Lalonde                          | do  | 400 00         |                    |              |
| T. J. Crowe                               | do  | 390 00         |                    |              |
| A. Massé                                  | do  | 381 79         |                    |              |
| T. J. Lesteur                             | stagiaire (moins l'amende; suspendu du 14 au 29 mars 1887).   | 400 00         |                    |              |
| J. Cunningham                             | do depuis le 1er décembre 1886; aussi commis temporaire depuis le 26 novembre 1886.                 | 238 90         |                    |              |
| L. D. R. A. de Cotret                     | do depuis le 1er décembre 1886; aussi commis temporaire depuis le 29 novembre 1886 (moins l'amende) | 235 31         |                    |              |
| G. Clarke                                 | do depuis le 1er février 1887 et facteur temporaire jusqu'à cette date                              | 380 00         | 34,335 44          |              |
| A. M. Whelan                              | do  | 400 00         | 400 00             |              |
| J. E. D'Amour                             | Commis temporaire   | 600 00         |                    |              |
| E. C. O'Dowd                              | Facteur   | 600 00         |                    |              |
| P. Lapointe                               | do  | 600 00         |                    |              |
| A. Dufresne                               | do  | 600 00         |                    |              |
| J. B. Plante                              | do  | 600 00         |                    |              |
| J. J. Callary                             | do  | 600 00         |                    |              |
| J. Kelly                                  | do  | 584 97         |                    |              |
| P. Callary                                | do (suspendu du 26 février jusqu'au 6 mars 1887)  | 600 00         |                    |              |
| L. Dubé                                   | do  | 600 00         |                    |              |
| J. Thibodeau                              | do  | 594 67         |                    |              |
| W. Rozon                                  | do (moins les amendes)  | 600 00         |                    |              |
| P. Clarke                                 | do jusqu'au 15 juin 1887 (congé d'absence sans appointements)                                       | 575 00         |                    |              |
| W. Bergin                                 | do  | 600 00         |                    |              |
| G. Plante                                 | do  | 600 00         |                    |              |
| P. Lagacé                                 | do  | 600 00         |                    |              |
| J. Bathurst                               | do  | 600 00         |                    |              |
| A. J. Bissonnette                         | do  | 600 00         |                    |              |
| H. Cousineau                              | do  | 600 00         |                    |              |
| S. German                                 | do  | 600 00         |                    |              |

|                  |   |        |  |  |
|------------------|---|--------|--|--|
| S. Larabée       | do  | 600 00 |  |  |
| G. Lévesque      | do  | 600 00 |  |  |
| C. A. E. Terroux | do  | 600 00 |  |  |
| J. Giroux        | do  | 600 00 |  |  |
| F. O. Beaulnes   | do (moins l'amende)   | 589 00 |  |  |
| F. N. Cusson     | do  | 600 00 |  |  |
| J. B. Moreau     | do  | 600 00 |  |  |
| P. P. Jacques    | do  | 600 00 |  |  |
| J. F. McShane    | do  | 600 00 |  |  |
| J. Lusier        | do  | 450 00 |  |  |
| T. Callaghan     | do  | 442 50 |  |  |
| H. Flanagan      | do  | 435 00 |  |  |
| J. A. Boudreau   | do  | 427 50 |  |  |
| J. L. E. Doray   | do  | 427 50 |  |  |
| J. G. Grant      | do  | 288 75 |  |  |
| A. Carrère       | do jusqu'au 31 oct. 1886; démissionnaire; réintégré le 14 février 1887. | 420 00 |  |  |
| J. Power         | do  | 420 00 |  |  |
| J. McAfee        | do  | 420 00 |  |  |
| J. Fenauahly     | do  | 420 00 |  |  |
| J. Meohan        | do  | 420 00 |  |  |
| L. E. Carle      | do  | 420 00 |  |  |
| J. Taylor        | do  | 420 00 |  |  |
| J. Bourgeois     | do  | 420 00 |  |  |
| W. F. Mitchell   | do  | 420 00 |  |  |
| A. E. Duncenill  | do  | 419 50 |  |  |
| F. S. Dagenais   | do (moins l'amende)   | 420 00 |  |  |
| A. Daoust        | do (en congé sans appointements, du 16 au 30 juin 1887)                 | 402 50 |  |  |
| A. Mathieu       | do  | 420 00 |  |  |
| J. Valour        | do  | 420 00 |  |  |
| W. Mazurette     | do jusqu'au 31 octobre 1886 (démissionnaire)                            | 140 00 |  |  |
| J. Nugent        | do  | 420 00 |  |  |
| J. Giguère       | do  | 140 00 |  |  |
| J. A. Collard    | do jusqu'au 31 octobre 1886 (démissionnaire)                            | 420 00 |  |  |
| J. King          | do  | 420 00 |  |  |
| A. Duboulay      | do  | 420 00 |  |  |
| J. Pepin         | do  | 412 50 |  |  |
| J. Lepue         | do  | 412 50 |  |  |
| J. B. Skarhol    | do  | 405 00 |  |  |
| T. Latimer       | do  | 412 50 |  |  |
| J. L. Bisson     | do  | 405 00 |  |  |
| M. O'Mahony      | do  | 405 00 |  |  |
| A. Lortie        | do  | 405 00 |  |  |
| A. Bélar         | do  | 405 00 |  |  |
| T. J. Kelly      | do  | 405 00 |  |  |
| T. Moore         | do  | 380 00 |  |  |
| J. H. Lapiere    | do  | 260 00 |  |  |
| D. P. Perrault   | do  | 390 00 |  |  |
| F. Pepin         | do  | 390 00 |  |  |
| J. Ledoux        | do (moins l'amende)   | 382 00 |  |  |



A, DANS L'ÉTAT N° 3, B.—Détails de tous les paiements faits pour appointements, etc., en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.                                       | Service.             | Appointements. | Total des classes. | Grand total. |
|--|----------------------|----------------|--------------------|--------------|
|  |                      |                |                    |              |
| <b>BUREAU DE POSTE DE MONTRÉAL—Fin.</b>    |                      |                |                    |              |
| M. Miggins                                 | Facteur              | 367 50         |                    |              |
| L. Mercille                                | do                   | 360 00         |                    |              |
| J. St. Jean                                | do                   | 360 00         |                    |              |
| E. McKenna                                 | do                   | 360 00         |                    |              |
| J. J. Collins                              | do                   | 278 00         |                    |              |
| A. Poirvin                                 | do                   | 274 00         |                    |              |
| W. Haney                                   | do                   | 268 10         |                    |              |
| J. T. McRobie                              | do                   | 264 20         |                    |              |
| J. F. Chabot                               | do                   | 157 74         |                    |              |
| S. P. Campbell                             | do                   | 149 50         |                    |              |
|  |                      |                | 34,767 93          |              |
| J. Paiement                                | Facteur temporaire   | 360 00         |                    |              |
| J. P. L. de Martigny                       | do                   | 185 81         |                    |              |
| A. Achin                                   | do                   | 257 42         |                    |              |
| J. Lentin                                  | do                   | 260 32         |                    |              |
| L. J. St. Jean                             | do                   | 138 21         |                    |              |
| M. Villeneuve                              | do                   | 50 32          |                    |              |
| T. Boisment                                | do                   | 45 48          |                    |              |
| J. Valiquette                              | do                   | 44 50          |                    |              |
| A. Gauthier                                | do                   | 25 00          |                    |              |
|  |                      |                | 1,367 06           |              |
| J. Collins                                 | Etampour de lettres. | 600 00         |                    |              |
| J. Maher                                   | do                   | 600 00         |                    |              |
| J. Bennett                                 | do                   | 420 00         |                    |              |
| L. Renois                                  | do                   | 600 00         |                    |              |
|  |                      |                | 1,620 00           |              |
|  |                      |                |                    | 107,949 60   |
| <b>Total, bureau de poste de Montréal.</b> |                      |                |                    |              |
| <b>BUREAU DE POSTE DE QUÉBEC.</b>          |                      |                |                    |              |
| A. J. Tourangeau                           | Maître de poste      | 2,000 00       |                    |              |

| Nom.   | Service.            | Appointements. | Total des classes. | Grand total. |
|--|---------------------|----------------|--------------------|--------------|
|  |                     |                |                    |              |
| <b>Sous-maître de poste.</b>   |                     |                |                    |              |
| J. E. Bolduc   | Commis de 2e classe | 1,400 00       |                    |              |
| C. Chamberland   | do                  | 1,200 00       |                    |              |
| A. W. Lebel  | do                  | 1,200 00       |                    |              |
| W. Hanford   | do                  | 1,200 00       |                    |              |
| L. A. Rochette   | do                  | 1,000 00       |                    |              |
|  |                     |                | 3,400 00           |              |
| <b>do 2e classe.</b>   |                     |                |                    |              |
| W. White   | do                  | 800 00         |                    |              |
| Z. Gagnon  | do                  | 800 00         |                    |              |
| E. English   | do                  | 133 34         |                    |              |
| F. Gaboury   | do                  | 800 00         |                    |              |
| M. Myler   | do                  | 800 00         |                    |              |
| U. Vézina  | do                  | 800 00         |                    |              |
| J. B. Caquette   | do                  | 780-00         |                    |              |
| J. B. Turner   | do                  | 650 00         |                    |              |
| O. Plamondon   | do                  | 650 00         |                    |              |
| P. E. Lane   | do                  | 610 00         |                    |              |
| H. Morissette  | do                  | 560 00         |                    |              |
| L. L'Heureux   | do                  | 520 00         |                    |              |
| O. Workman   | do                  | 520 00         |                    |              |
| W. H. A. Eckhardt  | do                  | 490 00         |                    |              |
| J. J. Bayle  | do                  | 460 00         |                    |              |
| L. J. H. Larue   | do                  | 450 00         |                    |              |
| M. Pelletier   | do                  | 540 00         |                    |              |
| S. F. O'Dowd   | do                  | 420 00         |                    |              |
|  |                     |                | 10,813 84          |              |
| <b>Facteur jusqu'au 30 avril 1887 (transféré au bureau de l'inspecteur, Québec).</b> |                     |                |                    |              |
| N. Giasson   | do                  | 500 00         |                    |              |
| T. Reynar  | do                  | 600 00         |                    |              |
| R. Wilkinson   | do                  | 600 00         |                    |              |
| V. Houle   | do                  | 600 00         |                    |              |
| R. Pelletier   | do                  | 600 00         |                    |              |
| H. P. Kelly  | do                  | 600 00         |                    |              |
| L. Guay  | do                  | 600 00         |                    |              |
| J. F. F. Gingras   | do                  | 547 50         |                    |              |
| J. N. Gauvin   | do                  | 420 00         |                    |              |
| J. Desroches   | do                  | 420 00         |                    |              |
| E. Duhaillt  | do                  | 520 00         |                    |              |
| D. Mercier   | do                  | 420 00         |                    |              |
| A. Pelletier   | do                  | 420 00         |                    |              |
| N. U. Joannet  | do                  | 420 00         |                    |              |
| F. X. Ouellet  | do                  | 420 00         |                    |              |
| J. A. Boulet   | do                  | 420 00         |                    |              |
| R. Blackburn   | do                  | 405 00         |                    |              |
| A. Samson  | do                  | 360 00         |                    |              |
| L. E. Simard   | do                  | 360 00         |                    |              |
| C. N. Langlois   | do                  | 360 00         |                    |              |
|  |                     |                | 9,540 00           |              |
| Z. Emond   | Facteur temporaire  | 360 00         |                    |              |
|  |                     |                | 360 00             |              |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, B.—Détails des paiements faits pour appointements, etc., en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

ii

| Nom.               | Service.  | Appointements. | Total des classes. | Grand total. |
|--------------------|---|----------------|--------------------|--------------|
|                    |   | \$ cts         | \$ cts.            | \$ cts       |
| J. Evarts.....     | BUREAU DE POSTE DE QUÉBEC— <i>Viz</i> ,   | 520 00         |                    |              |
| T. Dénéchaud ..... | <i>Messageur</i> .....  | 860 00         | 1,380 00           |              |
|                    | <i>do</i> (gardien de bureau) .....   |                |                    |              |
|                    | Total, bureau de poste de Québec.....   |                |                    | 30,093 34    |
|                    | Balances des appointements remis par chèques à des directeurs de poste autres que ceux qui précèdent ; étant l'excédant de leurs appointements sur le montant du revenu perçu par eux (voir le total de l'état suivant) ..... |                |                    | 1,971 59     |
|                    | Proportion des appointements transférés d'Ontario :—  |                |                    | 3,614 25     |
|                    | De l'inspecteur d'Ottawa, personnel et courriers sur chemins de fer.....  |                |                    | 1,714 03     |
|                    | De courriers sur paquebots.....   |                |                    |              |
|                    | Total.....  |                |                    | \$258,940 29 |

A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*

## A, DANS L'ÉTAT N° 3, B.

DÉTAILS des appointements ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage, et revenu perçu aux différents bureaux de poste en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N. B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                       | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| ¢   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 32 47   | Abbott's Corners .....                        | 16 00          |  |  |
| 299 30  | Abbottsford .....                             | 120 00         |  |  |
| 35 03   | Abenaquis .....                               | 12 00          |  |  |
| 45 45   | Abenaquis Springs (bureau d'été) .....        | 24 00          |  |  |
| 239 59  | Abercorn .....                                | 100 00         |  |  |
| 967 00  | Acton Vale .....                              | 400 00         | 150 00                                 | 40 00  |
| 164 63  | Adamsville .....                              | 60 00          |  |  |
| 144 99  | Adderley .....                                | 34 50          |  |  |
| 33 16   | Adstock .....                                 | 11 50          |  |  |
| 561 65  | Agnes (* depuis le 1er juillet 1886) .....    | 240 00         | *9 00                                  |  |
| 26 25   | Aird .....                                    | 20 00          |  |  |
| 157 54½   | Allan's Corners .....                         | 60 00          |  |  |
| 37 61   | Allumette Island .....                        | 15 00          |  |  |
| 213 02  | Amqui .....                                   | 57 50          |  |  |
| 92 46   | Ancienne Lorette .....                        | 50 00          | 8 00                                   |  |
| 34 53   | Anderson's Corners .....                      | 12 00          |  |  |
| 58 24   | Ange Gardien .....                            | 30 00          |  |  |
| 189 38  | Ange Gardien de Rouville .....                | 59 00          |  |  |
| 70 24   | Angeline .....                                | 36 00          |  |  |
| 206 41  | Angers .....                                  | 60 00          |  |  |
| 8 73  | Annesley .....                                | 11 50          |  |  |
| 22 80   | Antoinette .....                              | 16 00          |  |  |
| 25 00   | Apple Grove .....                             | 16 00          |  |  |
| 88 61   | Armagh .....                                  | 40 00          |  |  |
| 216 65  | Armand .....                                  | 47 50          |  |  |
| 1,286 31  | Arthabaskaville .....                         | 440 00         | 30 00                                  | 60 00  |
| 29 92   | Arthurville .....                             | 12 00          |  |  |
| 94 72   | Arundel .....                                 | 29 50          |  |  |
| 65 50   | Asbestos .....                                | 20 00          |  |  |
| 108 30  | Ascot Corner .....                            | 35 00          | 6 00                                   |  |
| 111 92  | Aston Station .....                           | 50 00          | 40 00                                  |  |
| 320 93  | Athelstan .....                               | 100 00         |  |  |
| 53 50   | Aubert Gallion .....                          | 29 50          |  |  |
| 106 36  | Aubrey .....                                  | 34 50          |  |  |
| 63 84   | Avignon .....                                 | 36 00          |  |  |
| 76 13   | Avoca .....                                   | 23 00          |  |  |
| 343 87  | Ayer's Flat .....                             | 115 00         |  |  |
| 1,309 41  | Aylmer, Est. .....                            | 480 00         | 108 00                                 | 60 00  |
| 240 25  | Aylwin .....                                  | 70 00          |  |  |
| 197 71  | Bagotville .....                              | 74 00          | 10 00                                  |  |
| 4 00  | Baie de la Trinité .....                      | 15 00          |  |  |
| 4 81  | Baie des Rochers .....                        | 15 00          |  |  |
| 149 50  | Baillargeon .....                             | 28 00          |  |  |
| 120 12  | Baldwin's Mills .....                         | 31 50          |  |  |
| 89 50   | Barachois de Malbaie .....                    | 48 00          |  |  |
| 234 49  | Barnston .....                                | 140 00         | 12 00                                  |  |
| 100 82  | Barrington .....                              | 48 00          |  |  |
| 5 53  | Bas de l'Anse (depuis le 1er juin 1886) ..... | 8 33           |  |  |
| 190 75  | Bassin du Lièvre .....                        | 57 00          |  |  |
| 498 17  | Battiscan .....                               | 175 00         | 120 00                                 |  |
| 83 02   | Beau Junction .....                           | 31 00          |  |  |
| 915 62  | Beauharnois .....                             | 420 00         | 60 00                                  | 40 00  |

A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, B.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.               | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---------------------------------------|----------------|--|--|
| \$ cts.   |                                       | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 14 12   | Beaulac                               | 12 00          |  |  |
| 61 98   | Beaulieu                              | 24 00          |  |  |
| 74 65   | Beaumont                              | 40 00          |  |  |
| 264 36  | Beauport                              | 120 00         |  |  |
| 61 61   | Beaupré                               | 24 00          | 10 00                                  |  |
| 95 51   | Beaurivage                            | 43 00          |  |  |
| 27 25   | Beauvoir (depuis le 1er juin 1886).   | 13 33          |  |  |
| 417 08  | Bécancour                             | 140 00         | 48 00                                  |  |
| 225 42  | Bécancour Station                     | 80 00          | 24 00                                  |  |
| 1,011 31  | Bedford                               | 360 00         |  | 40 00  |
| 190 66  | Beebe Plain                           | 90 00          |  |  |
| 52 50   | Beech Grove                           | 20 00          |  |  |
| 37 40   | Beech Ridge                           | 20 00          |  |  |
| 40 47   | Belle Anse                            | 17 50          |  |  |
| 133 51  | Bellerica                             | 39 00          |  |  |
| 168 20  | Belle Rivière                         | 60 00          |  |  |
| 11 12   | Belle Vallée                          | 11 50          |  |  |
| 46 00   | Belle Mount                           | 16 00          |  |  |
| 37 93   | Belmina                               | 23 00          |  |  |
| 120 76  | Belœil Station                        | 57 50          |  |  |
| 223 25  | Belœil Village                        | 90 00          |  |  |
| 24 49   | Bennett                               | 11 50          |  |  |
| 0 58  | Beranger (depuis le 1er février 1887) | 1 67           |  |  |
| 180 20  | Bergerville                           | 80 00          |  |  |
| 43 45   | Bersimis (* y compris arrérages)      | 50 00          | *57 50                                 |  |
| 192 45  | Berthier (en bas)                     | 72 00          |  |  |
| 1,285 21  | Berthier (en haut)                    | 440 00         | 100 00                                 | 60 00  |
| 102 16  | Bethel                                | 39 00          |  |  |
| 541 76  | Bic                                   | 200 00         |  |  |
| 204 31  | Bienville                             | 80 00          |  |  |
| 138 70  | Birchton                              | 40 00          |  |  |
| 194 62  | Bishop's Crossing                     | 72 00          | 4 00                                   |  |
| 23 47   | Bisson                                | 18 00          | 4 00                                   |  |
| 176 21  | Black Cape                            | 95 00          |  |  |
| 49 23   | Blanche                               | 15 00          |  |  |
| 33 45   | Blanchet                              | 19 00          |  |  |
| 79 05   | Blandford                             | 28 50          |  |  |
| 69 17   | Boileau                               | 32 00          |  |  |
| 8 13  | Bois de Filion                        | 10 00          |  |  |
| 73 16   | Bois Francs                           | 4 16           |  |  |
| 24 08   | Bolduc                                | 12 00          |  |  |
| 203 00  | Bolton Centre                         | 87 50          | 20 00                                  |  |
| 105 41  | Bolton Forest                         | 34 00          |  |  |
| 37 00   | Bolton Glen                           | 16 00          |  |  |
| 48 10   | Bonaventure Island                    | 34 50          |  |  |
| 123 00  | Bonaventure River                     | 47 50          |  |  |
| 24 82   | Bon Désir                             | 11 50          |  |  |
|   | Bonne Espérance (rapports non reçus)  |                |  |  |
| 102 00  | Booth                                 | 30 00          |  |  |
| 47 61   | Bord à Plouffe                        | 34 50          |  |  |
| 30 04   | Bordeaux                              | 12 00          |  |  |
| 13 00   | Boscobel                              | 12 00          |  |  |
| 0 79  | Botreau                               | 11 50          |  |  |
| 199 63  | Boucherville                          | 96 00          |  |  |
| 140 80  | Bouchette                             | 36 00          |  |  |
| 3 00  | Bougie                                | 11 00          |  |  |
| 125 00  | Boulogne                              | 50 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, B.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                 | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 119 64  | Bourg Louis.....  | 35 00          |  |  |
| 91 61   | Boynton.....  | 32 00          |  |  |
| 157 40  | Brigham.....  | 71 50          |  |  |
| 383 18  | Bristol.....  | 150 00         | 40 00                                  |  |
| 42 32   | Britannia Mills.....                                    | 20 00          |  |  |
| 32 33   | Britonville.....  | 16 00          |  |  |
| 40 88   | Broadlands.....   | 11 50          |  |  |
| 218 46  | Brome.....  | 80 00          |  |  |
| 21 28   | Brompton.....   | 12 00          |  |  |
| 197 75  | Brompton Falls.....                                     | 60 00          |  |  |
| 59 00   | Brookbury.....  | 20 00          |  |  |
| 62 79   | Brookdale.....  | 20 00          |  |  |
| 22 35   | Broughton.....  | 16 00          |  |  |
| 137 36  | Broughton Station (*y compris arrérages).....           | 75 00          | *162 00                                |  |
| 160 38  | Brownsburg.....   | 50 00          |  |  |
| 651 04  | Bryson.....   | 240 00         | 80 00                                  |  |
| 2,252 90  | Buckingham.....   | 600 00         | 40 00                                  | 100 00   |
| 77 50   | Buckland.....   | 24 00          |  |  |
| 130 09  | Bulwer.....   | 50 00          |  |  |
| 20 62   | Burnside.....   | 16 00          |  |  |
| 21 93   | Bute.....   | 16 00          |  |  |
| 530 63  | Cacouna (*y compris allocation de la saison).....       | *219 00        |  | 40 00  |
| 15 58   | Cairnside.....  | 13 00          |  |  |
| 63 63   | Caldwell.....   | 20 00          |  |  |
| 74 41   | Calumet Island.....                                     | 35 00          |  |  |
| 33 93   | Cambrria.....   | 15 00          |  |  |
| 38 49   | Canterbury.....   | 15 00          |  |  |
| 109 07  | Cantley.....  | 35 50          | 12 00                                  |  |
| 44 83   | Cap à l'Aigle (*y compris allocation de la saison)..... | *45 00         |  |  |
| 126 55  | Cap Chat.....   | 57 50          |  |  |
| 57 89   | Cap des Rosiers.....                                    | 32 00          |  |  |
| 357 22  | Cape Cove.....  | 110 00         |  |  |
| 319 93  | Capelton.....   | 175 00         |  |  |
| 31 66   | Cape Ozo.....   | 16 00          |  |  |
| 72 25   | Caplin River.....                                       | 37 50          |  |  |
| 84 00   | Cap Magdeleine.....                                     | 30 00          |  |  |
| 113 86  | Cap Rouge.....  | 50 00          |  |  |
| 252 50  | Cap St. Ignace.....                                     | 120 00         |  |  |
| 212 41  | Cap Santé.....  | 72 00          |  |  |
| 28 01   | Capucins.....   | 19 00          |  |  |
| 323 24  | Carillon.....   | 160 00         | 40 00                                  |  |
| 260 33  | Carleton.....   | 135 00         |  |  |
| 3 50  | Carleton-Ouest (depuis le 1er mars 1887).....           | 0 84           |  |  |
| 29 59   | Cartier.....  | 11 50          |  |  |
| 24 90   | Cartierville.....                                       | 12 00          |  |  |
| 60 30   | Casault.....  | 29 00          |  |  |
| 38 20   | Cascades.....   | 28 50          |  |  |
| 2 72  | Cassville (depuis le 1er février 1887).....             | 1 66           |  |  |
| 49 00   | Castlebar.....  | 24 00          |  |  |
| 255 00  | Caughnawaga.....  | 78 00          |  |  |
| 218 77  | Causapsal.....  | 57 50          |  |  |
| 80 38   | Cavignac (depuis le 1er septembre 1886).....            | 6 33           |  |  |
| 165 24  | Cazaville.....  | 50 00          |  |  |
| 218 00  | Cedar Hall.....   | 35 00          |  |  |
| 250 28  | Cedars.....   | 69 00          |  |  |
| -437 11   | Chambly Basin.....                                      | 160 00         |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, B.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N. B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                      | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 590 04  | Chambly Canton .....                         | 240 00         |  |  |
| 129 00  | Chambord .....                               | 40 00          |  |  |
| 366 50  | Champlain .....                              | 147 50         | 10 00                                  |  |
| 26 25   | Channay .....                                | 16 00          |  |  |
| 12 18   | Chantelle .....                              | 11 50          |  |  |
| 228 36  | Chapeau .....                                | 100 00         |  |  |
| 50 26   | Charlemagne .....                            | 30 00          |  |  |
| 113 11  | Charlesbourg .....                           | 40 00          |  |  |
| 5 38  | Charrington .....                            | 11 50          |  |  |
| 34 82   | Charteris .....                              | 11 50          |  |  |
| 63 79   | Chartierville .....                          | 16 00          |  |  |
| 61 01   | Chatboro' .....                              | 20 00          |  |  |
| 123 76  | Chateauguay .....                            | 49 50          |  |  |
| 119 40  | Chateauguay Basin .....                      | 40 00          |  |  |
| 145 33  | Chateau Richer (5 trimestres) .....          | 62 50          |  |  |
| 27 06   | Chaillon .....                               | 12 00          |  |  |
| 34 45   | Chaudière Curve .....                        | 40 00          |  |  |
| 73 60   | Chaudière Mills .....                        | 28 50          |  |  |
| 43 47   | Chaudière Station .....                      | 28 50          |  |  |
| 77 00   | Chaumont .....                               | 23 00          |  |  |
| 478 14  | Chelsea (*y compris arrérages) .....         | 180 00         | *14 00                                 |  |
| 18 34   | Chemin Taché .....                           | 12 00          |  |  |
| 166 07  | Cheneville .....                             | 43 00          |  |  |
| 45 34   | Cherry River .....                           | 20 00          |  |  |
| 147 00  | Chester .....                                | 67 50          |  |  |
| 98 98   | Chichester .....                             | 60 00          | 12 00                                  |  |
| 1,329 71  | Chicoutimi .....                             | 400 00         | 120 00                                 | 40 00  |
| 3 20  | Chilton .....                                | 11 50          |  |  |
| 60 00   | Chlorydormes .....                           | 30 00          |  |  |
| 61 53   | Châte aux Iroquois .....                     | 32 00          |  |  |
| 12 08   | Clairvaux .....                              | 10 00          |  |  |
| 61 92   | Clairvaux de Bagot .....                     | 30 00          |  |  |
| 25 62   | Clapham .....                                | 12 00          |  |  |
| 560 45  | Clarenceville .....                          | 180 00         | 16 00                                  |  |
| 2,921 20  | Coaticook .....                              | 720 00         | 80 00                                  | 120 00   |
| 69 23   | Coleraine Station .....                      | 27 00          | 29 00                                  |  |
| 105 04  | Collfield .....                              | 36 00          |  |  |
| 150 50  | Como .....                                   | 60 00          |  |  |
| 755 10  | Compton .....                                | 380 00         | 48 00                                  | 40 00  |
| 87 42   | Contrecoeur .....                            | 48 50          |  |  |
| 883 14  | Cookshire .....                              | 290 00         |  |  |
| 52 00   | Corbin .....                                 | 24 00          |  |  |
| 18 01   | Corliss (depuis le 1er septembre 1886) ..... | 5 83           |  |  |
| 33 68   | Corner of the Beach .....                    | 16 00          |  |  |
| 177 00  | Coteau du Lac .....                          | 60 00          |  |  |
| 380 07  | Coteau Landing .....                         | 160 00         | 48 00                                  |  |
| 215 09  | Coteau Station .....                         | 80 00          | 20 00                                  |  |
| 148 15  | Côte des Neiges .....                        | 72 00          |  |  |
| 602 27  | Côte Saint-Antoine .....                     | 155 00         |  |  |
| 61 40   | Côte Saint-Louis .....                       | 32 00          |  |  |
| 31 66   | Côte Saint-Michel .....                      | 18 00          |  |  |
| 232 60  | Côte Saint-Paul .....                        | 80 00          |  |  |
| 38 06   | Côte Saint-Pierre .....                      | 16 00          |  |  |
| 25 09   | Côte Visitation .....                        | 16 00          |  |  |
| 88 00   | Covey Hill .....                             | 30 00          |  |  |
| 1,596 42  | Cowansville .....                            | 500 00         |  | 60 00  |
| 123 50  | Craig's Road Station .....                   | 50 00          | 80 00                                  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, B.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                     | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 35 75   | Cranbourne.....                             | 16 00          | 10 00                                  |  |
| 14 19   | Creemore.....                               | 10 00          |  |  |
| 84 13   | Cross Point.....                            | 44 00          | 80 00                                  |  |
| 32 07   | Culduff (*y compris arrérages).....         | *21 00         |  |  |
| 33 32   | Cumberland Mills.....                       | 16 00          |  |  |
| 224 70  | Cushing.....                                | 90 00          | 12 00                                  |  |
| 4 00  | Dablon (depuis le 1er sept. 1886).....      | 5 83           |  |  |
| 92 81   | Dalesville.....                             | 44 00          |  |  |
| 31 14   | Dalbairé.....                               | 20 00          |  |  |
| 52 28   | Dalling.....                                | 19 00          |  |  |
| 168 51  | Danby.....                                  | 64 00          |  |  |
| 28 19   | Danford Lake.....                           | 15 00          |  |  |
| 1,795 49  | Danville.....                               | 520 00         | 32 00                                  | 80 00  |
| 26 16   | D'Auteuil.....                              | 12 00          |  |  |
| 4 16  | Dee Side.....                               | 10 00          |  |  |
| 86 07   | Denison's Mills.....                        | 24 00          |  |  |
| 2 66  | Dequen (depuis le 1er sept. 1886).....      | 5 83           |  |  |
| 14 80   | DeRamsay.....                               | 12 00          |  |  |
| 306 68  | Deschambault.....                           | 100 00         |  |  |
| 266 55  | Desjardins.....                             | 35 00          |  |  |
| 190 83  | Dewittville.....                            | 64 00          | 12 00                                  |  |
| 65 57   | Dillonton.....                              | 30 00          |  |  |
| 322 64  | D'Israeli.....                              | 120 00         |  |  |
| 206 62  | Dixville.....                               | 80 00          |  |  |
| 5 67  | Dolbeau.....                                | 11 50          |  |  |
| 6 11  | Domaine de Gentilly.....                    | 10 00          |  |  |
| 76 32   | Dorval.....                                 | 16 00          |  |  |
| 141 47  | Douglastown.....                            | 56 00          |  |  |
| 65 06   | Doyle.....                                  | 16 00          |  |  |
| 1,261 07  | Drummondville.....                          | 390 00         | 16 00                                  | 40 00  |
| 76 21   | Duclos.....                                 | 24 00          |  |  |
| 117 62  | Dudswell Centre.....                        | 46 00          | 4 00                                   |  |
| 93 24   | Dufresne Mills.....                         | 28 50          |  |  |
| 53 89   | Dumoine.....                                | 11 50          |  |  |
| 18 77   | Dunany.....                                 | 12 00          |  |  |
| 21 41   | Dunboro'.....                               | 12 00          |  |  |
| 164 18  | Dundee.....                                 | 80 00          |  |  |
| 449 83  | Dunham.....                                 | 247 50         | 16 00                                  |  |
| 39 20   | Dunraven.....                               | 16 00          |  |  |
| 147 60  | Eardley.....                                | 67 50          |  |  |
| 415 57  | East Angus.....                             | 95 00          |  |  |
| 312 75  | East Arthabaska.....                        | 120 00         |  |  |
| 110 50  | East Bolton.....                            | 40 00          |  |  |
| 105 71  | East Broughton.....                         | 32 00          |  |  |
| 69 00   | East Clifton.....                           | 32 00          |  |  |
| 13 71   | East Dudswell.....                          | 11 50          |  |  |
| 87 92   | East Dunham.....                            | 33 00          |  |  |
| 204 38  | East Farnham.....                           | 90 00          |  |  |
| 26 03   | East Hereford.....                          | 16 00          |  |  |
| 8 00  | East Magdala.....                           | 10 00          |  |  |
| 219 97  | Eastman.....                                | 65 50          |  |  |
| 753 35  | East Sherbrooke (*y compris arrérages)..... | *284 50        |  |  |
| 279 91  | East Templeton.....                         | 90 00          |  |  |
| 207 18  | Eaton.....                                  | 102 00         |  |  |
| 86 11   | Echo Vale.....                              | 30 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, B—Détails du revenu, des appointements et allocations en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Révenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                      | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 231 22  | Eden Dale.....                               | 80 00          |  |  |
| 9 97  | Edina.....                                   | 10 00          |  |  |
| 38 76   | Egg Island.....                              | 20 00          |  |  |
| 76 60   | Egypte.....                                  | 20 00          |  |  |
| 24 12   | Elgin Road.....                              | 11 50          |  |  |
| 88 26   | Elmside.....                                 | 36 00          |  |  |
| 132 68  | Emileville.....                              | 36 00          |  |  |
| 28 00   | English Bay (*surcrédit).....                | *6 00          |  |  |
| 22 11   | Erle (ouvert le 1er mai 1886).....           | 9 16           |  |  |
| 90 90   | Escuminac.....                               | 24 00          |  |  |
| 39 46   | Esquimaux Point.....                         | 47 50          |  |  |
|   | Etang du Nord (*y compris arrérages).....    | *72 50         |  |  |
| 661 89  | Etchemin.....                                | 260 00         |  |  |
|   | Fairfax (depuis le 1er février 1887).....    | 1 66           |  |  |
| 25 00   | Farnboro'.....                               | 12 00          |  |  |
| 28 66   | Farnon.....                                  | 14 00          |  |  |
| 1,564 51  | Farnham.....                                 | 480 00         | 24 00                                  | 60 00  |
| 60 03   | Farnham, Centre.....                         | 32 00          |  |  |
| 120 65  | Father Point.....                            | 60 00          | 48 00                                  |  |
| 98 48   | Fecteau's Mills.....                         | 36 00          |  |  |
| 60 50   | Fernetville.....                             | 30 00          | 22 00                                  |  |
| 290 89  | Fitch Bay.....                               | 90 00          |  |  |
| 1 23  | Fleurant.....                                | 12 00          |  |  |
| 67 00   | Fleuriau.....                                | 16 00          |  |  |
| 89 07   | Flodden.....                                 | 30 00          |  |  |
| 9 66  | Fontenelle.....                              | 10 00          |  |  |
| 12 14   | Fontenoy.....                                | 10 00          |  |  |
| 381 15  | Fort Coulonge (*y compris arrérages).....    | 120 00         | *16 50                                 |  |
| 52 96   | Fortierville.....                            | 21 00          |  |  |
| 8 46  | Fortin.....                                  | 10 00          |  |  |
| 55 96   | Fort William.....                            | 20 00          |  |  |
| 52 00   | Foster.....                                  | 24 00          |  |  |
| 4 33  | Fox Bay.....                                 | 12 00          |  |  |
| 152 09  | Fox River.....                               | 60 00          | 20 00                                  |  |
| 146 73  | Frampton.....                                | 60 00          | 8 00                                   |  |
| 225 92  | Franklin, Centre (*y compris arrérages)..... | *111 50        |  |  |
| 16 00   | Frechette.....                               | 13 00          |  |  |
| 567 42  | Frelighsburg.....                            | 260 00         | 16 00                                  |  |
| 184 55  | French Village.....                          | 80 00          |  |  |
| 47 00   | Frontier.....                                | 20 00          |  |  |
| 36 20   | Frost Village.....                           | 30 00          |  |  |
| 36 77   | Fulford.....                                 | 20 00          |  |  |
| 18 00   | Galson.....                                  | 12 00          |  |  |
| 24 58   | Garland.....                                 | 11 00          |  |  |
| 40 00   | Garneau.....                                 | 16 00          |  |  |
| 370 57  | Garthby Station.....                         | 100 00         |  |  |
| 19 43   | Gasparine.....                               | 11 50          |  |  |
| 721 32  | Gaspé Basin.....                             | 300 00         | 125 00                                 | 40 00  |
| 34 59   | Gaspé Bay, South.....                        | 11 50          |  |  |
| 29 86   | Geneva.....                                  | 16 00          |  |  |
| 21 02   | Genoa.....                                   | 12 00          |  |  |
| 356 09  | Gentilly.....                                | 147 50         | 4 00                                   |  |
| 444 00  | Georgeville.....                             | 160 00         | 10 00                                  |  |
| 17 44   | Geraldine.....                               | 12 00          |  |  |
|   | Gethsemani (depuis le 1er sept. 1886).....   | 5 00           |  |  |



A. DANS L'ÉTAT N° 3, B.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. |      | Nom du bureau de poste.                         | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |      |
|---|------|---|----------------|--|--|------|
| \$  | cts. |   | \$             | cts.                                   | \$   | cts. |
| 67  | 70   | Glen Almond.....                                | 11             | 00                                     |  |      |
| 40  | 75   | Glen Bean.....                                  | 11             | 50                                     |  |      |
| 16  | 35   | Glen Farnham.....                               | 12             | 00                                     |  |      |
| 7   | 90   | Glen Ives.....                                  | 11             | 50                                     |  |      |
| 11  | 66   | Glenlivet.....                                  | 11             | 50                                     |  |      |
| 47  | 59   | Glen Lloyd.....                                 | 16             | 00                                     |  |      |
| 219   | 93   | Glen Murray.....                                | 80             | 00                                     |  |      |
| 151   | 36   | Glen Sutton.....                                | 60             | 00                                     |  |      |
| 14  | 30   | Godbout.....                                    | 18             | 00                                     |  |      |
| 149   | 64   | Gould.....                                      | 120            | 00                                     |  |      |
| 11  | 97   | Gould Station.....                              | 16             | 00                                     |  |      |
| 134   | 22   | Gracefield.....                                 | 55             | 00                                     |  |      |
| 24  | 87   | Granboro'.....                                  | 14             | 00                                     |  |      |
| 1,298   | 15   | Granby.....                                     | 440            | 00                                     | 36   | 00   |
| 168   | 00   | Grande Baie.....                                | 77             | 50                                     | 8  | 00   |
| 25  | 47   | Grand Cascapédiac.....                          | 12             | 00                                     |  |      |
| 9   | 87   | Grandes Coudée.....                             | 10             | 00                                     |  |      |
|   |      | Grande Entrée (3 trimestres).....               | 12             | 50                                     |  |      |
| 60  | 00   | Grandes Frenières.....                          | 24             | 00                                     |  |      |
| 171   | 59   | Grande Grève.....                               | 64             | 00                                     |  |      |
| 188   | 93   | Grande Ligne.....                               | 80             | 00                                     |  |      |
| 290   | 33   | Grand Métis.....                                | 140            | 00                                     |  |      |
| 178   | 13   | Grand Pabos.....                                | 70             | 00                                     |  |      |
| 139   | 24   | Grandes Piles (*y compris arrérages).....       | *70            | 50                                     | *47  | 50   |
| 185   | 95   | Grand River.....                                | 120            | 00                                     |  |      |
| 31  | 56   | Grand St. Esprit.....                           | 11             | 50                                     |  |      |
| 35  | 14   | Grand Valley.....                               | 18             | 50                                     |  |      |
| 11  | 59   | Green River (*surcrédit).....                   | *9             | 00                                     |  |      |
| 38  | 08   | Green Mount.....                                | 20             | 00                                     |  |      |
| 868   | 15   | Grenville (*y compris arrérages).....           | 320            | 00                                     | *34  | 00   |
| 2   | 36   | Griffin (depuis le 1er février 1887).....       | 1              | 67                                     |  |      |
| 74  | 62   | Griffin's Cove.....                             | 20             | 00                                     |  |      |
| 87  | 12   | Grindstone Island.....                          | 40             | 00                                     |  |      |
| 158   | 91   | Gronlines.....                                  | 60             | 00                                     |  |      |
| 12  | 38   | Grosses Roches.....                             | 11             | 50                                     |  |      |
| 51  | 01   | Guigues.....                                    | 15             | 00                                     |  |      |
|   |      |   |                |  |  |      |
| 91  | 12   | Hadlow Cove.....                                | 40             | 00                                     |  |      |
| 87  | 79   | Hallerton.....                                  | 30             | 00                                     |  |      |
| 14  | 73   | Hall's Stream.....                              | 16             | 00                                     | 12   | 00   |
| 22  | 28   | Halverson.....                                  | 12             | 00                                     |  |      |
| 16  | 50   | Hamilton Cove.....                              | 10             | 00                                     |  |      |
| 13  | 50   | Hardwood Flat (depuis le 1er juillet 1886)..... | 7              | 50                                     |  |      |
| 35  | 65   | Harrington, East.....                           | 16             | 00                                     |  |      |
| 6   | 00   | Haseville.....                                  | 10             | 00                                     |  |      |
| 65  | 35   | Hathaway.....                                   | 24             | 00                                     |  |      |
| 510   | 26   | Hatley.....                                     | 150            | 00                                     |  |      |
| 18  | 84   | Heathon (depuis le 1er février 1887).....       | 1              | 67                                     |  |      |
| 29  | 93   | Hedleyville.....                                | 24             | 00                                     |  |      |
| 71  | 98   | Helena.....                                     | 50             | 00                                     |  |      |
| 54  | 15   | Hemison.....                                    | 24             | 00                                     |  |      |
| 687   | 17   | Hemmingford.....                                | 260            | 00                                     | 60   | 00   |
| 53  | 50   | Henesy.....                                     | 20             | 00                                     |  |      |
| 45  | 71   | Henrysburg.....                                 | 16             | 00                                     |  |      |
| 262   | 29   | Henryville.....                                 | 120            | 00                                     |  |      |
| 77  | 00   | Herdman.....                                    | 30             | 00                                     |  |      |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, B.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 24 03   | Hereford.....  | 12 00          |  |  |
| 38 11   | Heyworth.....  | 28 00          |  |  |
| 157 43  | High Rock.....   | 64 00          |  |  |
| 13 79   | Hill Head.....   | 11 50          |  |  |
| 277 65  | Hillhurst.....   | 57 50          |  |  |
| 1,658 46  | Hochelaga (5 trimestres).....                          | 590 00         |  | 100 00   |
| 39 87   | Holland's Mills.....                                   | 15 00          |  |  |
| 60 96   | Holton.....  | 20 00          |  |  |
| 36 34   | Hopetown (*y compris arrérages).....                   | *18 00         |  |  |
| 60 48   | House Harbor.....                                      | 20 00          |  |  |
| 518 41  | Howick.....  | 200 00         |  |  |
| 243 86  | Hudson.....  | 80 00          |  |  |
| 2,284 23  | Hull (*allocation spéciale).....                       | 1,000 00       | *500 00                                |  |
| 28 62   | Hunter's Point (depuis le 1er nov. 1886).....          | 4 16           |  |  |
| 28 23   | Hunterstown.....                                       | 20 00          |  |  |
| 1,782 74  | Huntingdon.....  | 500 00         | 64 00                                  | 60 00  |
| 68 28   | Huntingville.....                                      | 30 00          |  |  |
| 788 09  | Inverness.....   | 272 50         | 160 00                                 |  |
| 41 00   | Iron Hill.....   | 20 00          |  |  |
| 118 10  | Ironside.....  | 56 00          |  |  |
| 26 99   | Irvine.....  | 12 00          |  |  |
| 150 65  | Island Brook.....                                      | 44 00          |  |  |
| 25 04   | Isle aux Coudres.....                                  | 15 00          |  |  |
| 74 87   | Isle aux Grues.....                                    | 36 00          |  |  |
| 21 38   | Isle Bizard.....                                       | 12 00          |  |  |
| 49 16   | Isle Dupas.....  | 20 00          |  |  |
| 36 66   | Isle Perrot.....                                       | 16 00          |  |  |
| 23 90   | Isle Perrot, Nord.....                                 | 12 00          |  |  |
| 608 32  | Isle Verte.....  | 240 00         | 8 00                                   |  |
| 1 60  | Ives (depuis le 1er mars 1887).....                    | 0 83           |  |  |
| 153 52  | Jersey Mills.....                                      | 60 00          | 20 00                                  |  |
| 102 92  | Johnville.....   | 36 00          |  |  |
| 1,896 80  | Joliette.....  | 724 00         | 84 00                                  | 100 00   |
| 112 00  | Jonquières.....  | 36 00          |  |  |
| 16 65   | Joynt.....   | 12 00          |  |  |
| 488 51  | Kamouraska (*y compris allocation pour la saison)..... | *278 00        |  |  |
| 44 68   | Katevale.....  | 16 00          |  |  |
| 185 99  | Kazubazua.....   | 80 00          |  |  |
| 27 82   | Keith.....   | 16 00          |  |  |
| 91 48   | Kelso.....   | 44 00          |  |  |
| 4 00  | Kennebec Line.....                                     | 10 00          |  |  |
| 72 32   | Kensington.....  | 28 00          |  |  |
| 6 86  | Kilbain (depuis le 1er nov. 1886).....                 | 5 00           |  |  |
| 99 48   | Kildare.....   | 40 00          |  |  |
| 184 53  | Kingsbury.....   | 68 00          |  |  |
| 58 33   | Kingscroft.....  | 24 00          |  |  |
| 50 58   | Kingsey.....   | 24 00          |  |  |
| 530 80  | Kingsey Falls.....                                     | 210 00         |  |  |
| 280 25  | Kinnear's Mills.....                                   | 100 00         |  |  |
| 119 58  | Kippawa.....   | 50 00          |  |  |
| 39 25   | Kirkdale.....  | 18 00          |  |  |
| 22 71   | Kirk's Ferry.....                                      | 16 00          |  |  |
| 1,173 22  | Kuowilton.....   | 420 00         | 24 00                                  | 60 00  |
| 24 00   | Kuowilton Landing.....                                 | 18 30          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, B.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                    | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 422 32  | La Baie (* y compris arrérages).....                       | *185 00        | 40 00                                  | .....  |
| 235 00  | Labarre (* y compris arrérages).....                       | *135 00        | *47 50                                 | .....  |
| 868 31  | La Beauce.....   | 260 00         | 16 00                                  | .....  |
| 20 42½  | Laberge.....   | 14 00          | .....                                  | .....  |
| 95 53   | L'Acadie.....  | 32 00          | .....                                  | .....  |
| 73 06   | Lac à la Tortue.....                                       | 30 00          | .....                                  | .....  |
| 57 66   | Lachenaie.....   | 23 00          | .....                                  | .....  |
| 378 55  | La Chevrolière.....  | 75 00          | .....                                  | .....  |
| 2,405 05  | Lachine.....   | 520 00         | .....                                  | 80 00  |
| 33 99   | Lachine Rapids.....  | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 1,575 16  | Lachute.....   | 480 00         | 100 00                                 | 60 00  |
| 480 98  | Lachute Mills.....   | 160 00         | .....                                  | .....  |
| 62 85   | Lac Masson.....  | 24 00          | .....                                  | .....  |
| .....   | Lac Noir.....  | 11 50          | .....                                  | .....  |
| 696 47  | Lacolle.....   | 285 00         | 16 00                                  | 40 00  |
| 16 92   | Lac Ouareau (fermé le 31 déc. 1886).....                   | 8 50           | .....                                  | .....  |
| 4 93  | Lac Rond (depuis le 1er juin 1886).....                    | 8 33           | .....                                  | .....  |
| 24 66   | Lac Simon.....   | 17 50          | .....                                  | .....  |
| 20 22   | La Conception.....   | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 12 45   | La Décharge de la Riv. L'Ours (dep. le 1er fév. 1886)..... | 11 67          | .....                                  | .....  |
| 25 16   | La Fayette.....  | 11 50          | .....                                  | .....  |
| 91 83   | La Guerre.....   | 36 00          | .....                                  | .....  |
| 75 07   | Lake Aylmer.....   | 19 50          | .....                                  | .....  |
| 23 73   | Lake Beauport.....   | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 80 60   | Lake Etchemin (5 trimestres).....                          | 25 00          | .....                                  | .....  |
| 81 03   | Lakefield.....   | 32 00          | .....                                  | .....  |
| 101 65  | Lake St. Joseph.....                                       | 36 00          | .....                                  | .....  |
| 13 38   | Lake St. Mary.....   | 11 50          | .....                                  | .....  |
| 150 83  | Lake Temiscamingue.....                                    | 44 00          | .....                                  | .....  |
| 29 03   | Lakeview.....  | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 209 50  | Lake Weedon.....   | 89 00          | .....                                  | .....  |
| 132 10  | Lamartine.....   | 48 00          | 4 00                                   | .....  |
| 362 21  | Lambton.....   | 135 00         | 30 00                                  | .....  |
| 24 58   | Landreville.....   | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 38 46   | Land Villa.....  | 22 00          | .....                                  | .....  |
| 51 57   | Langevin.....  | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 30 16   | L'Annonciation.....  | 11 50          | .....                                  | .....  |
| 190 00  | Lanoraie.....  | 90 00          | .....                                  | .....  |
| 17 08   | L'Anse à la Cabane (7 trimestres).....                     | 17 50          | .....                                  | .....  |
| 135 31  | L'Anse à Giles.....  | 50 00          | .....                                  | .....  |
| 4 00  | L'Anse au Beaufils (depuis le 1er mars 1887).....          | 0 83           | .....                                  | .....  |
| 59 70   | L'Anse au Foïn.....  | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 69 00   | L'Anse aux Gascons.....                                    | 39 00          | .....                                  | .....  |
| 53 00   | L'Anse Saint-Jean.....                                     | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 220 51  | La Patrie.....   | 79 00          | .....                                  | .....  |
| 34 50   | La Petite Rivière.....                                     | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 34 50   | La Petite Rivière, Saint-François.....                     | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 24 17   | La Plaine.....   | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 470 74  | Laprairie.....   | 240 00         | 10 00                                  | .....  |
| 136 33  | La Présentation.....                                       | 47 50          | .....                                  | .....  |
| 15 95   | La Rochelle.....   | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 51 56   | Lascelles.....   | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 677 40  | L'Assomption.....  | 360 00         | 12 00                                  | 40 00  |
| .....   | Laterrière (comptes non reçus).....                        | .....          | .....                                  | .....  |
| 38 55   | Latour's Mills.....  | 30 50          | .....                                  | .....  |
| 11 35   | Laurel.....  | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 460 39  | Laurentides.....   | 160 00         | .....                                  | .....  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, B.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                               | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|---------------------------------------|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                               | \$ cts.  |
| 425 71  | Lauzon .....  | 200 00         |                                       |  |
| 14 79   | Laval .....   | 12 00          |                                       |  |
| 124 87  | Lavaltrie .....                                       | 43 00          |                                       |  |
| 303 80  | L'Avenir .....  | 120 00         |                                       |  |
| 255 72  | Lawrenceville .....                                   | 100 00         |                                       |  |
| 30 72   | Learned Plain .....                                   | 16 00          |                                       |  |
| 218 24  | Leclercville .....                                    | 80 00          |                                       |  |
| 61 85   | Le Collège d'Arthabaska .....                         | 40 00          |                                       |  |
| 63 54   | Leeds .....   | 28 00          | 32 00                                 |  |
| 308 77  | Leeds Village .....                                   | 96 00          | 8 00                                  |  |
| 47 67   | Lemesurier .....                                      | 16 00          |                                       |  |
| 1,617 77  | Lennoxville .....                                     | 600 00         | 120 00                                | 80 00  |
| 32 00   | Leopold .....   | 11 50          |                                       |  |
| 464 50  | L'Épiphanie .....                                     | 150 00         | 80 00                                 |  |
| 11 45   | Les Dalles .....                                      | 11 50          |                                       |  |
| 234 55  | Les Eboulements .....                                 | 100 00         | 16 00                                 |  |
| 86 67   | Les Ecureuils .....                                   | 40 00          |                                       |  |
| 137 30  | Les Escoumains .....                                  | 70 00          |                                       |  |
| 7 72  | Les Fonds (depuis le 1er fév. 1887) .....             | 1 67           |                                       |  |
| 24 81   | Les Grandes Bergeronnes .....                         | 12 00          |                                       |  |
| 21 58   | Les Petites Bergeronnes .....                         | 12 00          |                                       |  |
| 1,380 58  | Lévis .....   | 500 00         |                                       | 80 00  |
| 31 49   | Libbytown .....                                       | 12 00          |                                       |  |
| 103 34  | Lime Ridge .....                                      | 31 50          |                                       |  |
| 12 39   | Linda .....   | 11 50          |                                       |  |
| 68 88   | Lineboro' .....                                       | 20 00          |                                       |  |
| 54 25   | Linière .....   | 20 00          |                                       |  |
| 143 60  | Lisgar Station .....                                  | 47 50          |                                       |  |
| 728 77  | L'Islet .....   | 240 00         |                                       |  |
| 138 09  | Little Gaspedia (3 trimestres) .....                  | 58 00          |                                       |  |
| 285 24  | Little Métis .....                                    | 120 00         | 20 00                                 |  |
| 96 80   | Little Pabos .....                                    | 25 50          |                                       |  |
| 53 50   | Little River, Est. .....                              | 11 50          |                                       |  |
| 65 80   | Lochaber Bay .....                                    | 17 50          |                                       |  |
| 143 55  | Long Point .....                                      | 47 50          |                                       |  |
| 6 30  | Long Point of Mingan .....                            | 11 50          |                                       |  |
| 456 94  | Longueuil .....                                       | 200 00         |                                       |  |
| 175 66  | Lorette .....   | 64 00          |                                       |  |
| 270 00  | Lorne .....   | 110 00         |                                       |  |
| 30 12   | Lost River (*compris arrérages) .....                 | 16 00          | *6 00                                 |  |
| 309 78  | Lotbinière .....                                      | 157 50         | 12 00                                 |  |
| 34 99   | Louisa .....  | 11 50          |                                       |  |
| 1,332 40  | Louisville .....                                      | 400 00         | 72 00                                 | 40 00  |
| 13 50   | Lourdes .....   | 12 00          |                                       |  |
| 43 13   | Lourdes du Blanc Sablon .....                         | 18 00          |                                       |  |
| 117 33  | Low .....   | 47 00          |                                       |  |
| 52 17   | Lower Ireland .....                                   | 16 00          |                                       |  |
| 22 40   | Lucerne .....   | 11 50          |                                       |  |
| 127 04  | Luskville .....                                       | 18 00          |                                       |  |
| 48 44   | Lysander .....  | 18 00          |                                       |  |
| 209 79  | Lyster .....  | 80 00          |                                       |  |
| 173 39  | Lyster Station .....                                  | 49 50          |                                       |  |
|   | McDonald's Cove .....                                 | 24 00          |                                       |  |
| 352 00  | Maenider .....  | 132 00         |                                       |  |
| 3 52  | Maddington (bureau fermé ; arrérages de revenu) ..... |                |                                       |  |
| 53 28   | Maddington Falls .....                                | 14 50          |                                       |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, B.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                            | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 75 69   | Magdalen Islands.....                              | 50 00          |  |  |
| 17 00   | Waganta.....                                       | 12 00          |  |  |
| 1,376 89  | Magog.....   | 420 00         |  | 60 00  |
| 3 79  | Magoon's Point.....                                | 10 00          |  |  |
| 43 82   | Maggie (6 trimestres).....                         | 45 00          |  |  |
| 45 50   | Maisonneuve.....                                   | 21 00          |  |  |
| 80 10   | Malmaison.....                                     | 39 00          | 30 00                                  |  |
| 36 82   | Malvina.....                                       | 21 50          |  |  |
| 318 87  | Maniwaki.....                                      | 135 00         |  |  |
| 523 15  | Mansonville Potton.....                            | 177 00         |  |  |
| 103 27  | Mansonville Station.....                           | 47 50          |  |  |
| 197 06  | Maple Grove.....                                   | 64 00          | 12 00                                  |  |
| 31 26   | Maple Hill.....                                    | 16 00          |  |  |
| 34 18   | Maple Leaf.....                                    | 16 00          |  |  |
| 55 48   | Maple Ridge.....                                   | 24 00          |  |  |
| 322 55  | Marbleton.....                                     | 100 00         |  |  |
| 216 83  | Maria.....   | 100 00         |  |  |
| 35 00   | Maria Capes.....                                   | 24 00          |  |  |
| 38 21   | Maritana.....                                      | 16 00          |  |  |
| 1 88  | Marlinton (depuis le 1er fév. 1887).....           | 1 67           |  |  |
| 41 00   | Marlow.....  | 20 00          |  |  |
| 35 23   | Marsboro'.....                                     | 24 00          |  |  |
| 157 15  | Marsden.....                                       | 60 00          |  |  |
| 166 64  | Martinville.....                                   | 47 50          |  |  |
| 190 30  | Mascouche.....                                     | 80 00          |  |  |
| 75 25   | Mascouche Rapids (depuis le 1er juillet 1886)..... | 7 50           |  |  |
| 107 60  | Masham Mills.....                                  | 40 00          |  |  |
| 81 50   | Maskinongé.....                                    | 24 00          | 20 00                                  |  |
| 240 27  | Massawippi.....                                    | 90 00          |  |  |
| 5 88  | Masson (depuis le 1er mars 1887).....              | 0 83           |  |  |
| 24 00   | Mastigoche.....                                    | 12 00          |  |  |
| 408 10  | Matane.....  | 200 00         | 40 00                                  |  |
| 306 81  | Matapedia.....                                     | 80 00          | 80 00                                  |  |
| 43 35   | Mawcook.....                                       | 20 00          |  |  |
| 23 94   | Mayo.....  | 16 00          |  |  |
| 45 03   | Melboro'.....                                      | 20 00          |  |  |
| 603 12  | Melbourne.....                                     | 240 00         | 60 00                                  | 40 00  |
| 217 67  | Melochville.....                                   | 80 00          |  |  |
| 23 30   | Mercier.....                                       | 14 00          |  |  |
| 189 70  | Metabetchouan.....                                 | 60 00          |  |  |
| 16 62   | Metgermette.....                                   | 12 00          |  |  |
| 130 10  | Méthot's Mills.....                                | 60 00          | 24 00                                  |  |
| 54 88   | Milby.....   | 24 00          |  |  |
| 175 06  | Mile End.....                                      | 100 00         |  |  |
| 21 80   | Miletta.....                                       | 10 00          |  |  |
| 36 92   | Mille Isles.....                                   | 20 00          |  |  |
| 47 11   | Ville Vaches.....                                  | 30 00          |  |  |
| 35 31   | Millfield.....                                     | 20 00          |  |  |
| 100 87  | Millington.....                                    | 28 50          |  |  |
| 173 57  | Milton, East.....                                  | 50 00          |  |  |
| 23 48   | Mingan.....  | 20 00          |  |  |
| 3 32  | Minton (depuis le 1er fév. 1887).....              | 1 67           |  |  |
| 33 09   | Mirabel.....                                       | 16 00          |  |  |
| 9 07  | Miranda.....                                       | 10 00          |  |  |
| 163 59  | Moe's River.....                                   | 64 00          |  |  |
| 23 88   | Moisie.....  | 20 00          |  |  |
| 76 82   | Mongenais.....                                     | 30 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, B.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 31 17   | Montcalm.....  | 16 00          |  |  |
| 21 71   | Montcerf (depuis le 1er juin 1886).....                | 8 33           |  |  |
| 29 88   | Mont Dufresne.....                                     | 10 00          |  |  |
| 667 61  | Montebello.....  | 232 50         | 48 00                                  |  |
| 43 09   | Montfort.....  | 15 00          |  |  |
| 68 00   | Mont Louis.....  | 28 00          |  |  |
| 1,541 83  | Montmagny.....   | 480 00         | 40 00                                  | 60 00  |
| 105 75  | Montmorency Falls.....                                 | 52 00          |  |  |
| 27 94   | Mont Morin.....  | 12 00          |  |  |
| 235,549 33                                      | Montréal (appointem. et dépenses indiq. ailleurs)..... |                |  |  |
| 103 33  | Mont Saint-Hilaire.....                                | 39 00          |  |  |
| 28 96   | Mont Saint-Nicholas.....                               | 16 00          |  |  |
| 31 62   | Moore's Station.....                                   | 20 00          |  |  |
| 61 50   | Morin Flats.....                                       | 30 00          | 6 00                                   |  |
| 74 00   | Mount Carmel.....                                      | 32 00          |  |  |
| 100 21  | Mount Johnson.....                                     | 40 00          |  |  |
|   | Mount Loyal (3 trimestres).....                        | 7 50           |  |  |
| 13 93   | Mount Maple.....                                       | 11 50          |  |  |
| 19 74   | Mount Oscar.....                                       | 12 00          |  |  |
| 515 44  | Murray Bay.....  | 200 00         | 120 00                                 |  |
| 81 65   | Mystic.....  | 36 00          |  |  |
| 9 43  | Nadeau's Crossing.....                                 | 10 00          |  |  |
| 99 68   | Namur.....   | 40 00          |  |  |
| 566 66  | Napierville.....                                       | 200 00         |  |  |
| 32 63   | Natashquan.....  | 12 00          |  |  |
| 67 00   | Neigette.....  | 30 00          |  |  |
| 118 13  | Neilsonville.....                                      | 34 00          |  |  |
| 23 85   | New Armagh.....  | 12 00          |  |  |
| 51 12   | Newbois.....   | 19 00          |  |  |
| 445 33  | New Carlisle.....                                      | 175 00         |  |  |
| 244 97  | New Glasgow.....                                       | 90 00          |  |  |
| 12 00   | New Ireland.....                                       | 12 00          |  |  |
| 164 11  | New Liverpool.....                                     | 80 00          |  |  |
| 97 65   | Newport.....   | 43 00          |  |  |
| 103 03  | Newport Point.....                                     | 42 50          |  |  |
| 92 59   | New Richmond (y compris arrérages).....                | *95 00         | 12 00                                  |  |
| 295 75  | New Rockland.....                                      | 75 00          |  |  |
| 1,238 22  | Nicolet.....   | 400 00         | 120 00                                 | 40 00  |
| 157 04  | Nicolet Falls.....                                     | 32 00          |  |  |
| 18 62   | Norcliffe.....   | 17 50          |  |  |
| 16 60   | Normandin.....   | 12 00          |  |  |
| 2 95  | Nominique (depuis le 1er fév. 1887).....               | 1 67           |  |  |
| 17 63   | North Clarendon (depuis le 1er juillet 1886).....      | 7 50           |  |  |
| 228 21  | North Coaticook.....                                   | 78 00          |  |  |
| 1 37  | Northfield Farm (depuis le 1er mars 1887).....         | 0 83           |  |  |
| 42 24   | North Georgetown.....                                  | 24 00          |  |  |
| 106 48  | North Ham.....   | 48 50          | 8 00                                   |  |
| 293 36  | North Hatley.....                                      | 100 00         |  |  |
| 13 50   | North Hill.....  | 11 50          |  |  |
| 36 00   | North Low.....   | 12 00          |  |  |
| 179 08  | North Nation Mills.....                                | 60 50          |  |  |
| 78 36   | North Onslow.....                                      | 36 00          |  |  |
| 23 70   | North Pinnacle.....                                    | 15 50          |  |  |
| 64 14   | North Stanbridge.....                                  | 20 00          |  |  |
| 6 00  | North Stoke.....                                       | 12 00          |  |  |
| 59 23   | North Stukely.....                                     | 13 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, B.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                          | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 79 00   | North Sutton.....                                | 24 00          |  |  |
| 15 22   | North Temiscamingue (depuis le 1er octobre 1886) | 5 00           |  |  |
| 305 23  | North Wakefield.....                             | 76 00          | 40 00                                  |  |
| 30 53   | North Wolfestown.....                            | 10 00          |  |  |
| 47 95   | Norton Creek.....                                | 40 00          |  |  |
| 57 37   | Notre Dame de Betshiamits.....                   | 24 00          |  |  |
| 324 16  | Notre Dame de Grâce.....                         | 120 00         |  |  |
| 102 55  | Notre Dame de la Salette.....                    | 15 00          |  |  |
| 16 00   | Notre Dame de l'Isle Verte.....                  | 14 00          |  |  |
| 67 37   | Notre Dame de Rimouski.....                      | 48 00          |  |  |
| 30 64   | Notre Dame des Anges.....                        | 15 00          |  |  |
| 22 20   | Notre Dame des Bois (1 trimestre).....           | 10 00          |  |  |
| 307 90  | Notre Dame de Stanbridge.....                    | 100 00         |  |  |
| 247 50  | Notre Dame du Lac.....                           | 95 00          |  |  |
| 74 63   | Notre Dame du Laus.....                          | 26 00          |  |  |
| 9 14  | Notre Dame du Pont Main.....                     | 11 50          |  |  |
| 122 63  | Notre Dame du Portage.....                       | 60 00          |  |  |
|   | Nouvelle.....                                    | 12 00          |  |  |
| 135 83  | Noyan.....                                       | 60 00          |  |  |
| 53 73   | Nutt's Corners.....                              | 19 00          |  |  |
| 55 28   | Oak Point.....                                   | 16 00          |  |  |
| 18 69   | O'Connell.....                                   | 12 00          |  |  |
| 53 38   | Odeltown.....                                    | 19 00          |  |  |
| 168 69  | Oka.....   | 60 00          |  |  |
| 68 08   | Old Chelsea.....                                 | 25 00          |  |  |
| 37 67   | Old Lake Road.....                               | 14 50          |  |  |
| 19 00   | Oliver.....                                      | 12 00          |  |  |
| 47 22   | Opemican.....                                    | 14 00          |  |  |
| 957 38  | Ormstown.....                                    | 300 00         |  |  |
| 118 31  | Otter Lake.....                                  | 48 00          |  |  |
| 31 43   | Outremont (depuis le 1er septembre 1886).....    | 5 83           |  |  |
| 6 00  | Painchaud.....                                   | 12 00          |  |  |
| 665 86  | Papineauville.....                               | 235 00         | 12 00                                  |  |
| 73 21   | Paquette.....                                    | 30 00          |  |  |
| 23 44   | Parisville.....                                  | 16 00          |  |  |
| 49 44   | Parkhurst.....                                   | 30 00          |  |  |
| 595 24  | Paspebiac.....                                   | 261 50         | 100 00                                 |  |
| 9 45  | Pasteur.....                                     | 15 00          |  |  |
| 134 03  | Pauline.....                                     | 12 00          |  |  |
| 26 37   | Pearceton.....                                   | 16 00          |  |  |
| 23 00   | Pelissier.....                                   | 12 00          |  |  |
| 38 05   | Peninsule, Gaspé.....                            | 16 00          |  |  |
| 51 32   | Penticost River.....                             | 16 00          |  |  |
| 517 82  | Percé.....                                       | 260 00         | 24 00                                  |  |
| 46 85   | Perkins.....                                     | 20 00          |  |  |
| 26 15   | Perryboro'.....                                  | 16 00          |  |  |
| 61 76   | Petite Matane.....                               | 20 00          |  |  |
| 4 72  | Petite Vallée.....                               | 10 00          |  |  |
| 17 58   | Petits Meschins.....                             | 12 00          |  |  |
| 58 12   | Peveril.....                                     | 24 00          |  |  |
| 223 80  | Philipsburg, East.....                           | 74 00          |  |  |
| 41 96   | Piedmont.....                                    | 30 00          |  |  |
| 643 63  | Pierreville.....                                 | 220 00         |  |  |
| 102 00  | Pierreville Mills.....                           | 50 00          |  |  |
| 88 69   | Pigeon Hill.....                                 | 34 00          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, B.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

**N.B.**—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                               | Appointements: | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 124 42  | Pike River .....                                      | 44 00          |  |  |
| 76 33   | Piopolis .....  | 36 00          |  |  |
| 131 06½   | Plaisance .....                                       | 40 00          |  |  |
| 9 00  | Pointe au Bouleau (*depuis le 1er juillet 1886).....  | 14 00          | *6 00                                  |  |
| 109 00  | Pointe au Chêne .....                                 | 50 00          |  |  |
| 364 20  | Pointe au Pic (*y compris l'allocat. pour la saison)  | *195 00        |  |  |
| 130 00  | Pointe aux Orignaux .....                             | 40 00          |  |  |
| 168 88  | Pointe aux Trembles, Hochelaga (*y compris arrérages) | *92 50         |  |  |
| 141 87  | Pointe aux Trembles, Portneuf .....                   | 64 00          |  |  |
| 45 41   | Pointe Bleue.....                                     | 16 00          |  |  |
| 273 44  | Pointe Claire .....                                   | 80 00          |  |  |
| 161 36  | Pointe du Lac .....                                   | 60 00          |  |  |
| 322 41  | Pointe Fortune .....                                  | 130 00         |  |  |
| 245 27  | Pointe Gatineau .....                                 | 80 00          |  |  |
| 10 00   | Pointe Platon (bureau d'été).....                     | 10 00          |  |  |
| 2,713 85  | Pointe Saint-Charles.....                             | 600 00         |  | 100 00   |
| 319 35  | Pointe Saint-Pierre .....                             | 135 00         |  |  |
| 71 92   | Pointe Sèche .....                                    | 60 00          |  |  |
| 26 92   | Portimore .....                                       | 12 00          |  |  |
| 37 29   | Pont Chateau.....                                     | 16 00          |  |  |
| 472 50  | Pont de Maskinongé .....                              | 140 00         | 16 00                                  |  |
| 229 75  | Pont Rouge .....                                      | 90 00          |  |  |
| 58 00   | Pont Viau.....  | 40 00          |  |  |
| 1,034 12  | Portage du Fort .....                                 | 360 00         | 6 00                                   | 40 00  |
| 36 25   | Port au Persil .....                                  | 12 00          |  |  |
| 193 88  | Port Daniel .....                                     | 60 50          |  |  |
| 33 20   | Port Lewis .....                                      | 15 00          |  |  |
| 393 69  | Portneuf.....   | 116 00         |  |  |
| 217 70  | Portneuf Station .....                                | 80 00          |  |  |
| 35 36   | Powerscourt .....                                     | 18 00          |  |  |
| 82 43   | Quai de Rimouski .....                                | 29 50          |  |  |
| 15 54   | Quai des Eboulements (3 trimestres) .....             | 9 00           |  |  |
| 37,512 61                                       | Québec (appointem. et dépenses indiqués ailleurs)     |                |  |  |
| 7 32  | Quinnville.....                                       | 10 00          |  |  |
| 577 02  | Quyón .....   | 220 00         | 28 00                                  |  |
| 6 85  | Racine (ouvert le 1er février 1887) .....             | 1 67           |  |  |
| 52 56   | Radford .....   | 19 00          |  |  |
| 36 17   | Radstock .....  | 16 00          |  |  |
| 94 22   | Randboro' .....                                       | 23 00          |  |  |
| 45 81   | Rannock .....   | 14 50          |  |  |
| 103 50  | Rapides des Joachims .....                            | 40 00          |  |  |
| 196 31  | Rawdon .....  | 80 00          |  |  |
| 15 75   | Red Mountain .....                                    | 11 50          |  |  |
| 7 77  | Reedham .....   | 11 50          |  |  |
| 57 31   | Reedsdale .....                                       | 19 50          |  |  |
| 85 01   | Repentigny .....                                      | 40 00          |  |  |
| 96 58   | Riceburg .....  | 40 00          |  |  |
| 92 51   | Richardville .....                                    | 40 00          |  |  |
| 1,610 34  | Richmond, East.....                                   | 520 00         |  | 80 00  |
| 1,050 26  | Richmond Station .....                                | 340 00         | 32 00                                  | 40 00  |
| 6 00  | Ridgeton .....  | 11 60          |  |  |
| 744 53  | Rigaud .....  | 240 00         |  |  |
| 1,319 39  | Rimouski .....  | 480 00         | 90 00                                  | 60 00  |
| 108 15  | Ripsón .....  | 50 00          |  |  |



A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, B.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                             | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 361 90  | Rivière Beaudette                                   | 110 00         | 6 00                                   |  |
| 382 47  | Rivière David                                       | 120 00         |  |  |
| 279 73  | Rivière Désert                                      | 100 00         |  |  |
| 33 68   | Riverfield (depuis le 1er septembre 1886)           | 5 83           |  |  |
| 68 80   | Rivière Gilbert                                     | 40 00          | 20 00                                  |  |
| 58 13   | River Gilbert Gold Mines (3 trimestres)             | 45 00          |  |  |
| 10 50   | Rivière Joseph                                      | 10 00          |  |  |
| 20 57   | Rivière à Claude                                    | 14 00          |  |  |
| 14 86   | Rivière à la Martre                                 | 12 00          |  |  |
| 7 08  | Rivière à l'Ours                                    | 10 00          |  |  |
| 183 65  | Rivière à Pierre                                    | 27 50          |  |  |
| 12 00   | Rivière aux Pins                                    | 11 50          |  |  |
| 109 33  | Rivière Bois Clair                                  | 40 00          |  |  |
| 16 40   | Rivière des Plantes (3 trimestres)                  | 9 00           |  |  |
| 11 50   | Rivière des Prairies                                | 16 00          |  |  |
| 1,733 37  | Rivière du Loup (* y compris l'alloc. de la saison) | *540 00        | 40 00                                  | 80 00  |
| 1,040 81  | Rivière du Loup Station (* y compris arrérages)     | *340 00        |  | 40 00  |
| 0 18  | Rivière Gagnon                                      | 12 00          |  |  |
| 18 33   | Rivière la Fleur                                    | 11 50          |  |  |
| 27 70   | Rivière la Madeleine                                | 20 00          |  |  |
| 41 50   | Rivière Noire                                       | 14 50          |  |  |
| 331 98  | Rivière Ouelle                                      | 124 00         |  |  |
| 10 12   | Rivière Saint-Jean                                  | 16 00          |  |  |
| 3 20  | Rivière Sainte-Marguerite (3 trimestres)            | 7 50           |  |  |
| 75 00   | Rivière Trois Pistoles                              | 32 00          |  |  |
| 27 74   | Rivington   | 16 00          |  |  |
| 127 26  | Robertson Station                                   | 31 00          |  |  |
| 221 86  | Roberval  | 75 00          | 24 00                                  |  |
| 406 12  | Robinson  | 160 00         | 40 00                                  |  |
| 75 45   | Robitaille  | 29 00          |  |  |
| 34 70   | Robson (depuis le 1er octobre 1886)                 | 5 00           |  |  |
| 84 86   | Rochelle  | 27 00          |  |  |
| 190 62  | Rockburn  | 64 00          |  |  |
| 67 12   | Rock Forest   | 18 50          |  |  |
| 230 86  | Rock Island   | 210 00         |  |  |
| 22 37   | Rockway Valley                                      | 11 50          |  |  |
| 63 09   | Ross Mills  | 32 00          |  |  |
| 139 68  | Rougemont   | 60 00          |  |  |
| 172 38  | Rowanton  | 60 00          |  |  |
| 26 38   | Roxham  | 12 00          |  |  |
| 802 10  | Roxton Falls  | 260 00         |  |  |
| 336 09  | Roxton Pond   | 85 00          |  |  |
| 5 83  | Ruisseau à l'Eau Chaude (depuis le 1er fév. 1887)   | 1 67           |  |  |
| 13 00   | Ruisseau à Sem                                      | 12 00          |  |  |
| 9 00  | Runnymede   | 10 00          |  |  |
| 37 15   | Rupert  | 15 00          |  |  |
| 82 10   | Russelton   | 40 00          |  |  |
| 174 81  | Sainte-Adèle  | 72 00          |  |  |
| 155 00  | Sainte-Adélaïde                                     | 60 00          |  |  |
| 4 22  | Saint-Adolphe de Howard (rouvert le 1er juill. '86) | 7 50           |  |  |
| 70 38   | Saint-Adrien  | 29 00          |  |  |
| 188 35  | Saint-Agapit  | 47 50          | 6 00                                   |  |
| 243 94  | Sainte-Agathe                                       | 97 50          |  |  |
| 225 07  | Sainte-Agathe des Monts                             | 65 00          |  |  |
| 41 54   | Sainte-Agnès  | 16 00          |  |  |
|   | Sainte-Agnès de Dundee (comptes non reçus)          |                |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, B.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                             | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 322 52  | Saint-Aimé .....                                    | 120 00         |  |  |
| 211 69  | Saint-Alban .....                                   | 70 00          |  |  |
| 83 67   | Saint-Albert .....                                  | 29 50          |  |  |
| 201 64  | Saint-Alexandre, Iberville .....                    | 100 00         |  |  |
| 282 00  | Saint-Alexandre de Kamouraska .....                 | 120 00         |  |  |
| 86 42   | Saint-Alexander Station .....                       | 11 50          |  |  |
| 109 02  | Saint-Alexis .....                                  | 40 00          |  |  |
| 84 34   | Saint-Alexis des Monts .....                        | 30 00          |  |  |
| 66 50   | Saint-Alphonse .....                                | 36 00          |  |  |
| 43 95   | Saint-Alphonse de Granby .....                      | 16 00          |  |  |
| 94 53   | Saint-Amédée .....                                  | 31 50          |  |  |
| 121 36  | Saint-Anaclet .....                                 | 40 00          |  |  |
| 356 22  | Saint-André Avellan .....                           | 135 00         | 30 00                                  |  |
| 246 97  | Saint-André de Kamouraska .....                     | 80 00          |  |  |
| 869 41  | Saint-Andrew's, East .....                          | 320 00         | 16 00                                  | 40 00  |
| 204 82  | Sainte-Angèle .....                                 | 60 00          |  |  |
| 150 00  | Sainte-Angèle de Laval .....                        | 47 00          |  |  |
| 265 99  | Saint-Ancet .....                                   | 90 00          | 12 00                                  |  |
| 123 61  | Sainte-Anne de Beaupré .....                        | 70 00          |  |  |
| 554 58  | Sainte-Anne de Bellevue .....                       | 160 00         |  |  |
| 589 94  | Sainte-Anne de la Pérade .....                      | 200 00         | 20 00                                  |  |
| 394 66  | Sainte-Anne des Plaines .....                       | 235 00         |  |  |
| 713 91  | Sainte-Anne de la Pocatière .....                   | 300 00         | 40 00                                  |  |
| 251 50  | Sainte-Anne des Monts .....                         | 97 50          | 36 00                                  |  |
| 85 89   | Sainte-Anne de Restigouche .....                    | 34 50          |  |  |
| 36 25   | Sainte-Anne de Sorel .....                          | 18 00          |  |  |
| 473 63  | Saint-Anselme .....                                 | 140 00         |  |  |
| 197 03  | Saint-Antoine, Lobinière .....                      | 87 50          | 8 00                                   |  |
| 249 04  | Saint-Antoine, Rivière Richelieu .....              | 77 00          |  |  |
| 50 00   | Saint-Antoine .....                                 | 24 00          |  |  |
| 84 50   | Saint-Apollinaire .....                             | 30 00          |  |  |
| 36 53   | Saint-Armand, Centre .....                          | 20 00          |  |  |
| 396 00  | Saint-Armand Station .....                          | 117 50         | 100 00                                 |  |
| 174 94  | Saint-Arsène .....                                  | 60 00          |  |  |
| 412 49  | Saint-Athanase .....                                | 160 00         |  |  |
| 234 71  | Saint-Aubert .....                                  | 80 00          | 16 00                                  |  |
| 100 79  | Saint-Augustin .....                                | 60 00          |  |  |
| 96 57   | Saint-Augustin, Portneuf .....                      | 40 00          |  |  |
| 30 76   | Sainte-Barbe .....                                  | 12 00          |  |  |
| 167 00  | Saint-Barnabé, Saint-Maurice .....                  | 60 00          | 3 00                                   |  |
| 91 38   | Saint-Barnabé, Yamaska .....                        | 40 00          |  |  |
| 316 97  | Saint-Barthélemi .....                              | 120 00         |  |  |
| 101 63  | Saint-Bazile le Grand .....                         | 40 00          |  |  |
| 108 92  | Saint-Bazile, Portneuf .....                        | 44 00          |  |  |
| 55 18   | Saint-Bazile Station .....                          | 24 00          |  |  |
| 32 71   | Sainte-Béatrice .....                               | 16 00          |  |  |
| 201 68  | Saint-Benoit .....                                  | 70 00          |  |  |
| 161 66  | Saint-Bernard .....                                 | 56 00          |  |  |
| 22 39   | Saint-Bernard, Sud (3 trimestres) .....             | 13 50          |  |  |
| 11 74   | Sainte-Blandine .....                               | 11 50          |  |  |
| 144 94  | Saint-Bonaventure (5 trimestres) .....              | 36 50          |  |  |
| 175 51  | Sainte-Brigide .....                                | 60 00          |  |  |
| 95 80   | Sainte-Brigitte des Saults .....                    | 28 50          |  |  |
| 119 70  | Saint-Bruno .....                                   | 40 00          | 6 00                                   |  |
| 62 38   | Saint-Bruno de Kamouraska .....                     | 17 50          |  |  |
| 29 05   | Saint-Bruno Station (depuis le 1er juin 1886) ..... | 8 33           |  |  |
| 52 84   | Saint-Calixte de Kilkenny .....                     | 24 00          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, B.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

N. B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                              | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 220 50  | Sainte-Camille.....                                  | 65 00          |  |  |
| 45 10   | Saint-Canute .....                                   | 20 00          |  |  |
| 560 23  | Saint-Casimir .....                                  | 200 00         | 10 00                                  |  |
| 15 26   | Saint-Cassien des Caps .....                         | 20 00          |  |  |
| 78 00   | Sainte-Catherine .....                               | 36 00          |  |  |
| 52 24   | Sainte-Cécile .....                                  | 24 00          |  |  |
| 14 81   | Sainte-Cécile de Whitton .....                       | 12 00          |  |  |
| 227 50  | Saint Célestin .....                                 | 80 00          |  |  |
| 837 52  | Saint-Césaire .....                                  | 360 00         |  | 40 00  |
| 71 09   | Saint-Charles de Caplin .....                        | 48 00          |  |  |
| 266 65  | Saint-Charles, rivière Boyer.....                    | 100 00         |  |  |
| 202 27  | Saint-Charles, rivière Richelieu .....               | 117 50         |  |  |
| 521 14  | Saint-Chrysostôme.....                               | 180 00         |  |  |
| 222 79  | Sainte-Claire .....                                  | 80 00          | 12 00                                  |  |
| 60 48   | Saint-Clément .....                                  | 20 00          |  |  |
| 68 36   | Saint-Clet .....                                     | 28 00          |  |  |
| 112 20  | Sainte-Clothilde .....                               | 57 00          |  |  |
| 0 03  | Ste-Clothilde de Chateauguay (dep. le 1er fév. '87). | 1 66           |  |  |
| 78 52   | Saint-Columbin .....                                 | 28 00          |  |  |
| 45 42   | Saint-Côme .....                                     | 12 00          |  |  |
| 107 66  | Saint-Constant .....                                 | 47 00          |  |  |
| 267 77  | Sainte-Croix .....                                   | 120 00         |  |  |
| 793 94  | Sainte-Cunégonde .....                               | 320 00         |  | 40 00  |
| 336 09  | Saint-Cuthbert .....                                 | 150 00         |  |  |
| 45 23   | Saint-Cuthbert Station .....                         | 20 00          |  |  |
| 10 91   | Saint-Cyprien .....                                  | 10 00          |  |  |
| 32 63   | Saint-Cyr .....                                      | 10 00          |  |  |
| 14 00   | Saint-Cyriac (5 trimestres).....                     | 12 50          |  |  |
| 82 77   | Saint-Cyrille .....                                  | 24 00          |  |  |
| 249 89  | Saint-Cyrille de Wendover .....                      | 50 00          |  |  |
| 60 59   | Saint-Damase de Rimouski .....                       | 11 50          |  |  |
| 2 00  | Saint-Damase des Aulnaies (dep. le 1er mars 1887)    | 0 83           |  |  |
| 157 86  | Saint-Damase de Saint-Hyacinthe.....                 | 60 00          |  |  |
| 60 28   | Saint-Damien .....                                   | 20 00          |  |  |
| 45 01   | Saint-Damien de Buckland .....                       | 16 00          |  |  |
| 130 09  | Saint-David .....                                    | 40 00          |  |  |
| 141 04  | Saint-Denis de la Boutellerie .....                  | 50 00          |  |  |
| 340 50  | Saint-Denis, rivière Richelieu .....                 | 150 00         | 16 00                                  |  |
| 131 00  | Saint-Didace .....                                   | 58 50          |  |  |
| 173 37  | Saint-Dominique .....                                | 54 00          |  |  |
| 14 00   | Saint-Dominique des Cèdres.....                      | 14 00          |  |  |
| 33 00   | Saint-Dominique Station (3 trimestres).....          | 18 00          | 4 50                                   |  |
| 56 47   | Saint-Donat .....                                    | 22 00          |  |  |
| 11 70   | Saint-Donat de Montcalm .....                        | 11 50          |  |  |
| 28 88   | Sainte-Dorothée .....                                | 16 00          |  |  |
| 19 93   | Saint-Edouard .....                                  | 12 00          |  |  |
| 97 23   | Saint-Edouard de Napierville.....                    | 40 00          |  |  |
| 167 25  | Saint-Edwidge .....                                  | 39 00          |  |  |
| 31 24   | Saint-Eléuthère .....                                | 12 00          |  |  |
| 62 44   | Saint-Elie .....                                     | 27 50          |  |  |
| 210 41  | Sainte-Elizabeth .....                               | 115 00         |  |  |
| 141 05  | Saint-Eloi .....                                     | 56 00          |  |  |
| 19 16   | Saint-Éphègre (depuis le 1er janvier 1887).....      | 2 50           |  |  |
| 150 25  | Saint-Elzéar (* 1 trimestre ; discontinué).....      | 64 00          | *1 50                                  |  |
| 36 54   | Sainte-Emélie .....                                  | 16 00          |  |  |
| 253 06  | Saint-Ephrem de Tring .....                          | 78 00          |  |  |
| 371 21  | Saint-Ephrem d'Upton (* y compris arrérages).....    | 252 50         | *39 50                                 |  |

A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, B.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                    | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts  |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 146 00  | Saint-Esprit .....   | 50 00          |  |  |
| 87 17   | Saint-Etienne de Beauharnois .....                         | 38 00          |  |  |
| 51 83   | Saint-Etienne de Bolton .....                              | 20 00          |  |  |
| 392 10  | Saint-Etienne des Grès .....                               | 80 00          |  |  |
| 188 35  | Saint-Etienne de Saguenay .....                            | 26 50          |  |  |
| 103 75  | Saint-Eugène .....   | 31 00          |  |  |
| 125 13  | Saint-Eulalie .....  | 40 00          |  |  |
| 0 74  | Saint-Eusèbe de Cabano (depuis le 1er mars 1887) .....     | 0 83           |  |  |
| 582 69  | Saint-Eustache .....                                       | 200 00         | 12 00                                  |  |
| 125 29  | Saint-Evariste .....                                       | 39 00          |  |  |
| 253 26  | Saint-Fabien .....   | 80 00          |  |  |
| 43 98   | Sainte-Famille .....                                       | 19 00          |  |  |
| 45 84   | Saint-Faustin .....  | 12 00          |  |  |
|   | Saint-Félicien (comptes non reçus) .....                   |                |  |  |
| 106 17  | Sainte-Félicité .....                                      | 44 00          |  |  |
| 287 38  | Saint-Félix de Valois .....                                | 84 50          | 16 00                                  |  |
| 539 52  | Saint-Ferdinand .....                                      | 160 00         |  |  |
| 46 51   | Saint-Férol .....  | 16 00          |  |  |
| 35 62   | Saint-Fidèle .....   | 24 00          |  |  |
| 124 68  | Sainte-Flavie .....  | 55 00          |  |  |
| 356 53  | Sainte-Flavie Station (*y compris arrérages) .....         | 150 00         | *54 00                                 |  |
| 136 03  | Saint-Flavien .....  | 43 00          |  |  |
| 39 50   | Sainte-Flore (1 trimestre) .....                           | 15 00          |  |  |
| 108 65  | Saint-Fortunat .....                                       | 34 50          |  |  |
| 66 20   | Sainte-Foye .....  | 30 00          |  |  |
| 213 73  | Saint-François, Beauce .....                               | 100 00         |  |  |
| 99 00   | Saint-François de Sales (6 trimestres) .....               | 25 50          |  |  |
| 26 11   | Saint-François d'Orléans .....                             | 16 00          |  |  |
| 208 26  | Saint-François du Lac .....                                | 115 00         |  |  |
| 348 50  | Saint-François du Nord-Est .....                           | 95 00          |  |  |
| 27 82   | Sainte-Françoise .....                                     | 10 00          |  |  |
| 276 15  | Saint-François de Montmagny .....                          | 80 00          |  |  |
| 29 98   | Saint-François Xavier de Viger .....                       | 17 50          |  |  |
| 66 99   | St-François Xavier de Brompton (dep. le 1er mai '86) ..... | 9 17           |  |  |
| 131 82  | Saint-Frédéric .....                                       | 44 00          | 16 00                                  |  |
| 336 50  | Saint-Gabriel de Brandon .....                             | 140 00         | 6 00                                   |  |
| 415 69  | Saint-Gabriel de Montréal .....                            | 200 00         |  |  |
| 47 00   | Saint-Gabriel Station .....                                | 23 00          |  |  |
|   | Saint-Gélion (comptes non reçus) .....                     |                |  |  |
| 160 55  | Sainte-Geneviève (*y compris arrérages) .....              | 60 00          | *24 00                                 |  |
| 379 83  | Sainte-Geneviève de Batiscan .....                         | 128 50         |  |  |
| 114 00  | Saint-George, Beauce (*y compris arrérages) .....          | 64 00          | *16 00                                 |  |
| 377 85  | Saint-George, Est .....                                    | 115 00         |  |  |
| 191 47  | Saint-George de Windsor .....                              | 60 00          |  |  |
| 18 19   | Saint-Gerard .....   | 11 50          |  |  |
| 626 65  | Saint-Germain de Grantham .....                            | 220 00         |  |  |
| 88 00   | St-Germain de Kamouraska (dep. le 1er août 1886) .....     | 6 66           |  |  |
| 227 07  | Sainte-Gertrude .....                                      | 80 00          |  |  |
| 374 61  | Saint-Gervais .....  | 120 00         | 24 00                                  |  |
| 70 92   | Saint-Giles .....  | 36 00          |  |  |
| 564 45  | Saint-Grégoire .....                                       | 140 00         | 150 00                                 |  |
| 781 37  | Saint-Guillaume d'Upton .....                              | 235 00         | 20 00                                  |  |
| 110 20  | Sainte-Hélène de Bagot .....                               | 44 00          |  |  |
| 152 68  | Sainte-Hélène de Chester .....                             | 60 00          |  |  |
| 196 51  | Saint-Hélène de Kamouraska .....                           | 73 00          |  |  |
| 202 34  | Sainte-Hénédiine .....                                     | 73 00          | 12 00                                  |  |
| 312 12  | Saint-Henri de Lévis .....                                 | 100 00         | 120 00                                 |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, B.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                             | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 901 67  | Saint-Henri de Montréal (y comp. allocat. spéciale) | *360 00        |  | 40 00  |
| 92 09   | Saint-Henri Station                                 | 50 00          |  |  |
| 206 93  | Saint-Hermas  | 80 00          |  |  |
| 61 64   | Saint-Herménégilde                                  | 19 00          |  |  |
| 129 16  | Saint-Hilaire Station                               | 140 00         | 300 00                                 |  |
| 179 81  | Saint-Hilaire, village de                           | 70 00          |  |  |
| 46 24   | Saint-Hippolyte de Kilkenny                         | 16 00          |  |  |
| 126 27  | Saint-Honoré  | 40 00          |  |  |
| 76 89   | Saint-Hubert  | 40 00          |  |  |
| 338 98  | Saint-Hugues  | 120 00         | 12 00                                  |  |
| 4,517 67  | Saint-Hyacinthe                                     | 1,260 00       | 200 00                                 | 200 00   |
| 90 65   | Saint-Irénée  | 32 00          |  |  |
| 232 15  | Saint-Isidore, Dorchester                           | 80 00          |  |  |
| 22 83   | Saint-Isidore Junction                              | 14 50          |  |  |
| 110 30  | Saint-Isidore, Laprairie                            | 60 00          |  |  |
| 314 87  | Saint-Jacques                                       | 120 00         |  |  |
| 109 56  | Saint-Jacques le Mineur                             | 48 00          |  |  |
| 116 44  | Saint-Janvier                                       | 50 00          |  |  |
| 1,070 31  | Saint-Jean-Baptiste de Montréal                     | 390 00         |  | 60 00  |
| 207 40  | Saint-Jean-Baptiste de Rouville                     | 72 00          |  |  |
| 61 93   | Saint-Jean Chrysostôme                              | 40 00          |  |  |
| 80 75   | Saint-Jean de Dieu                                  | 30 00          |  |  |
| 148 91  | Saint-Jean de Mstha                                 | 44 00          |  |  |
| 109 42  | Saint-Jean d'Orléans                                | 40 00          |  |  |
| 259 65  | Saint-Jean des Châtillons                           | 135 00         |  |  |
| 111 27  | Saint-Jean l'Évangéliste                            | 46 00          |  |  |
| 403 19  | Saint-Jean-Port-Joli                                | 140 00         |  |  |
| 1,248 36  | Saint-Jérôme  | 480 00         | 120 00                                 | 60 00  |
| 64 75   | Saint-Joachim                                       | 29 50          |  |  |
| 60 89   | Saint-Joachim de Shefford                           | 28 50          |  |  |
| 3,657 47  | Saint-John's, East                                  | 1,240 00       | 60 00                                  |  |
| 2,984 30  | Saint-Jean, faubourg, (salaire attendant rajustem)  |                |  | 100 00   |
| 763 00  | Saint-Joseph de Beauce                              | 240 00         | 16 00                                  |  |
| 89 14   | Saint-Joseph d'Alma                                 | 37 50          |  |  |
| 65 50   | Saint-Joseph de Lépage                              | 24 00          |  |  |
| 89 54   | Saint-Joseph de Lévis                               | 50 00          |  |  |
| 132 71  | Saint-Joseph de Sorel                               | 31 00          |  |  |
| 54 90   | Saint-Joseph du Lac                                 | 24 00          |  |  |
| 134 09  | Saint-Jovite  | 39 00          |  |  |
| 163 05  | Saint-Jude  | 56 00          |  |  |
| 445 34  | Sainte-Julie de Somerset                            | 147 50         |  |  |
| 37 00   | Sainte-Julie de Verchères (3 trimestres)            | 15 00          |  |  |
| 180 86  | Sainte-Julienne                                     | 60 00          |  |  |
| 137 07  | Saint-Justin  | 60 00          |  |  |
| 184 76  | Sainte-Justine                                      | 60 00          |  |  |
| 104 04  | Saint-Lambert de Lévis                              | 50 00          |  |  |
| 203 78  | Saint-Lambert de Montréal                           | 80 00          |  |  |
| 74 25   | Saint-Laurent d'Orléans                             | 36 00          |  |  |
| 241 97  | Saint-Laurent de Montréal                           | 200 00         |  |  |
| 90 52   | Saint-Lazare  | 36 00          |  |  |
| 90 00   | Saint-Lazare de Vaudreuil                           | 24 00          |  |  |
| 197 00  | Saint-Léon  | 80 00          |  |  |
| 317 67  | Saint-Léonard d'Aston                               | 100 00         |  |  |
| 238 49  | Saint-Liboire                                       | 78 50          |  |  |
| 71 74   | Saint-Liguori                                       | 28 50          |  |  |
| 63 99   | Saint-Louis de Bonsecours                           | 30 00          |  |  |
| 216 24  | Saint-Louis de Gonzague                             | 80 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, B.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                   | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts         | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 79 27   | Saint-Louis de Ha! Ha! .....                              | 25 50          |  |  |
| 195 82  | Sainte-Louise .....                                       | 60 00          |  |  |
| 37 24   | Saint-Luc .....   | 16 00          |  |  |
| 114 45  | Sainte-Luce .....   | 60 00          |  |  |
| 146 00  | Sainte-Luce Station .....                                 | 57 50          |  |  |
| 56 07   | Sainte-Lucie de Doncaster .....                           | 19 00          |  |  |
| 169 07  | Sainte-Madeleine .....                                    | 60 00          |  |  |
| 49 85   | Saint-Magloire .....                                      | 16 00          |  |  |
| 153 30  | Saint-Malachie .....                                      | 60 00          |  |  |
| 41 20   | Saint-Malo .....  | 20 00          |  |  |
| 107 37  | Saint-Marc .....  | 36 00          |  |  |
| 101 10  | Saint-Marcel .....  | 36 00          |  |  |
| 131 28  | Sainte-Marguerite .....                                   | 48 00          |  |  |
| 804 34  | Sainte-Marie .....  | 300 00         |  |  |
| 200 19  | Sainte-Marthe .....                                       | 80 00          | 4 00                                   |  |
| 130 32  | Saint-Martin .....  | 47 50          |  |  |
| 258 74  | Sainte-Martine .....                                      | 100 00         |  |  |
| 84 62   | Saint-Mathias .....                                       | 30 00          |  |  |
| 75 13   | Saint-Mathieu .....                                       | 40 00          |  |  |
| 178 66  | Saint-Maurice .....                                       | 70 00          |  |  |
|   | Saint-Maurice Forges (1 trimestre) .....                  | 2 50           |  |  |
| 115 35  | Sainte-Mélanie .....                                      | 40 00          |  |  |
| 312 56  | Saint-Michel de Bellechasse .....                         | 120 00         |  |  |
| 14 30   | Saint-Michel de Wentworth .....                           | 10 00          |  |  |
| 144 61  | Saint-Michel de Napierville .....                         | 57 50          | 10 00                                  |  |
| 62 00   | Saint-Michel des Saints .....                             | 20 00          |  |  |
| 48 83   | Saint-Modeste .....                                       | 20 00          |  |  |
| 46 50   | Saint-Moise (*y compris arrérages) .....                  | *16 50         |  |  |
| 211 31  | Sainte-Monique de Nicolet .....                           | 80 00          | 16 00                                  |  |
| 60 75   | Sainte-Monique des Deux-Montagnes .....                   | 28 00          |  |  |
| 133 63  | Saint-Narcisse .....                                      | 40 00          |  |  |
| 60 97   | Saint-Nérée .....   | 17 50          |  |  |
| 128 15  | Saint-Nicholas .....                                      | 68 00          |  |  |
| 109 83  | Saint-Norbert .....                                       | 57 50          | 40 00                                  |  |
| 263 92  | Saint-Octave .....  | 78 50          |  |  |
| 26 27   | Saint-Odilon .....  | 16 00          |  |  |
| 95 54   | Saint-Onésime .....                                       | 20 00          |  |  |
| 460 47  | Saint-Ours .....  | 137 50         | 16 00                                  |  |
| 323 85  | Saint-Pacôme .....  | 135 00         |  |  |
| 96 18   | Saint-Pamphile .....                                      | 34 50          |  |  |
| 473 00  | Saint-Paschal .....                                       | 180 00         |  |  |
| 111 78  | Saint-Patrick (*y compris allocat. pour la saison.) ..... | *55 00         |  |  |
| 272 46  | Saint-Patrick's Hill .....                                | 110 00         |  |  |
| 22 82   | Saint-Paul de la Croix .....                              | 12 00          |  |  |
| 55 76   | Saint-Paul d'Industrie .....                              | 30 00          |  |  |
| 92 44   | Saint-Paul du Buton .....                                 | 30 00          |  |  |
| 68 16   | Saint-Paul l'Hermitte .....                               | 32 00          | 6 00                                   |  |
| 176 50  | Saint-Paulin .....  | 64 00          | 10 00                                  |  |
| 711 44  | Saint-Paul, Baie .....                                    | 250 00         | 200 00                                 | 40 00  |
| 48 52   | Sainte-Perpétue .....                                     | 12 00          |  |  |
| 170 16  | Saint-Philippe d'Argentueil .....                         | 71 00          |  |  |
| 76 16   | Saint-Philippe de Laprairie .....                         | 26 00          |  |  |
| 148 06  | Saint-Philippe de Néry .....                              | 56 00          |  |  |
| 98 42   | Sainte-Philomène .....                                    | 26 00          |  |  |
| 31 23   | Sainte-Philomène des Chaillons .....                      | 17 00          |  |  |
| 389 67  | Saint-Pie (depuis le 1er juillet 1886) .....              | 130 00         | *12 00                                 |  |
| 106 81  | Saint-Pie de Guire .....                                  | 36 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, B.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                  | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 34 88   | Saint-Pierre Baptiste.....                               | 15 00          |  |  |
| 33 68   | Saint-Pierre d'Orléans.....                              | 16 00          | 12 00                                  |  |
| 464 32  | Saint-Pierre les Becquets.....                           | 200 00         | 50 00                                  |  |
| 189 88  | Saint-Pierre, Montmagny.....                             | 71 50          | 6 00                                   |  |
| 341 40  | Saint-Placide.....                                       | 71 00          |  |  |
| 369 40  | Saint-Polycarpe.....                                     | 120 00         | 16 00                                  |  |
| 136 50  | Saint-Prime.....   | 34 50          |  |  |
| 168 93  | Saint-Prosper.....                                       | 60 00          |  |  |
| 4 00  | Saint-Prosper de Dorchester (2 trimestres).....          | 12 00          |  |  |
| 246 65  | Saint-Raphaël-Est.....                                   | 100 00         |  |  |
| 461 81  | Saint-Raymond.....                                       | 200 00         |  |  |
| 29 88   | Saint-Rédempteur.....                                    | 16 00          |  |  |
| 42 29   | Saint-Régis.....   | 12 00          |  |  |
| 519 18  | Saint-Rémi.....  | 175 00         | 32 00                                  |  |
| 92 88   | Saint Rémi d'Amherst.....                                | 27 50          |  |  |
| 149 48  | Saint-Rémi de Tingwick.....                              | 46 00          |  |  |
| 97 28   | Saint-Robert.....  | 40 00          |  |  |
| 2,950 39  | Saint-Roch de Québec.....                                | 1,200 00       |  | 650 00   |
| 74 86   | Saint-Roch de Richelieu.....                             | 24 00          |  |  |
| 149 18  | Saint-Roch de l'Achigan.....                             | 60 00          |  |  |
| 126 74  | Saint-Roch des Aulnaies.....                             | 60 00          |  |  |
| 95 75   | Sainte-Romaine.....                                      | 43 00          |  |  |
| 104 04  | Sainte-Rosalie.....                                      | 36 00          |  |  |
| 168 58  | Sainte-Rose.....   | 70 00          |  |  |
| 10 00   | Sainte-Rose de Watford.....                              | 10 00          |  |  |
| 87 76   | Sainte-Rose de Dégéle.....                               | 72 61          |  |  |
| 42 82   | Saint-Samuel de Gayhurst.....                            | 15 00          |  |  |
| 164 51  | Saint-Sauveur des Montagnes.....                         | 50 00          |  |  |
| 1,461 46  | Saint-Sauveur de Québec.....                             | 500 00         |  | 80 00  |
| 557 88  | Sainte-Scholastique.....                                 | 200 00         | 60 00                                  |  |
| 192 29  | Saint-Sébastien.....                                     | 80 00          |  |  |
| 231 40  | Saint-Sévère.....  | 105 00         |  |  |
| 45 32   | Saint-Séverin de Beauvillage.....                        | 24 00          |  |  |
| 32 18   | Saint-Siméon.....  | 20 00          |  |  |
| 243 03  | Saint-Simon de Rimouski.....                             | 80 00          | 10 00                                  |  |
| 224 06  | Saint-Simon de Yamaska.....                              | 90 00          |  |  |
| 1 57  | Saint-Sixte.....   | 0 83           |  |  |
| 77 00   | Sainte-Sophie de Lacorne.....                            | 29 50          |  |  |
| 91 43   | Sainte-Sophie de Lévrard.....                            | 28 00          |  |  |
| 157 75  | Sainte-Sophie de Mégantic.....                           | 54 00          |  |  |
| 333 40  | Saint-Stanislas de Champlain.....                        | 110 00         |  |  |
| 330 29  | Saint-Stanislas de Kotska.....                           | 80 00          |  |  |
| 50 50   | Saint-Sulpice.....                                       | 19 00          |  |  |
| 328 78  | Saint-Sylvestre-Est.....                                 | 110 00         |  |  |
| 88 10   | Saint-Sylvestre-Ouest.....                               | 62 00          |  |  |
| 167 04  | Saint-Télesphore.....                                    | 48 00          |  |  |
| 119 18  | Sainte-Thècle.....                                       | 24 00          |  |  |
| 137 69  | Saint-Théodore d'Acton.....                              | 50 00          |  |  |
| 59 75   | Saint-Théodore de Chertsey.....                          | 20 00          |  |  |
| 29 36   | Sainte-Théodosie.....                                    | 12 00          |  |  |
| 611 28  | Sainte-Thérèse de Blainville (*y compris arrérages)..... | 240 00         | *41 00                                 |  |
| 79 24   | Saint-Thomas de Joliette.....                            | 32 00          |  |  |
| 193 21  | Saint-Timothée.....                                      | 72 00          |  |  |
| 392 68  | Saint-Tite.....  | 92 00          | 8 00                                   |  |
| 36 96   | Saint-Tite des Caps.....                                 | 20 00          |  |  |
| 124 89  | Saint-Ubalde.....  | 35 00          |  |  |
| 86 24   | Saint-Urbain de Charlevoix.....                          | 40 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, B.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                 | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
|   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 121 51  | Saint-Urbain de Chateauguay .....                       | 40 00          |  |  |
| 188 56  | Sainte-Ursule (* y compris arrérages) .....             | *75 50         |  |  |
| 120 36  | Saint-Valentin .....                                    | 50 00          |  |  |
| 119 12  | Saint-Valère .....                                      | 40 00          |  |  |
| 176 68  | Saint-Valérien .....                                    | 50 00          |  |  |
| 8 00  | Saint-Valérien de Rimouski (dep. le 1er mars '87) ..... | 0 83           |  |  |
| 148 79  | Saint-Vallier .....                                     | 54 00          |  |  |
| 68 94   | Saint-Vallier Station .....                             | 40 00          |  |  |
| 129 93  | Sainte-Victoire .....                                   | 44 00          |  |  |
| 224 50  | Saint-Victor de Tring .....                             | 60 00          |  |  |
| 318 14  | Saint-Vincent de Paul .....                             | 120 00         |  |  |
| 241 16  | Saint-Wenceslas .....                                   | 70 00          |  |  |
| 6 00  | Saint-Yvon (depuis le 1er décembre 1886) .....          | 5 00           |  |  |
| 38 45   | Saint-Zacharie .....                                    | 12 00          |  |  |
| 16 20   | Saint-Zénon .....                                       | 12 00          |  |  |
| 253 40  | Saint-Zéphérin .....                                    | 80 00          |  |  |
| 64 11   | Saint-Zotique .....                                     | 30 00          |  |  |
| 117 42  | Sabrevois .....   | 60 00          |  |  |
| 76 53   | Sacré Cœur de Marie .....                               | 28 50          |  |  |
| 49 27   | Saints-Anges .....                                      | 16 00          |  |  |
| 28 09   | Sainborn .....  | 12 00          |  |  |
| 20 08   | Sand Hill .....   | 12 00          |  |  |
| 68 44   | Sandy Beach .....                                       | 24 00          |  |  |
| 148 82  | Sault-au-Cochon .....                                   | 60 00          |  |  |
| 366 84  | Sault-au-Recollet .....                                 | 140 00         |  |  |
| 55 32   | Savages Mills .....                                     | 24 00          |  |  |
| 330 98  | Sawyerville .....                                       | 115 00         |  |  |
| 58 58   | Sayabec .....   | 14 50          |  |  |
| 680 87  | Scotstown .....   | 170 00         | 20 00                                  |  |
| 161 78  | Scott's Junction .....                                  | 50 00          | 17 50                                  |  |
| 27 51   | Scottsmore .....  | 20 00          |  |  |
| 17 13   | Sellarville .....                                       | 10 00          |  |  |
| 32 58   | Settrington .....                                       | 20 00          |  |  |
| 24 58   | Sept-Iles (* y compris arrérages) .....                 | *27 50         |  |  |
| 65 09   | Shawbridge .....  | 24 00          |  |  |
| 211 00  | Shawenegan .....  | 80 00          |  |  |
| 634 61  | Shawville .....   | 160 00         | 30 00                                  |  |
| 81 09   | Sheenboro' .....  | 35 00          |  |  |
| 75 62   | Sheffington .....                                       | 36 00          |  |  |
| 52 84   | Shefford Mountain .....                                 | 16 00          |  |  |
| 12 89   | Shefford Vale .....                                     | 12 00          |  |  |
| 28 69   | Sheldrake .....   | 20 00          |  |  |
| 10,138 73½                                      | Sherbrooke .....  | 2,600 00       | 100 00                                 |  |
| 164 94  | Sherrington (* y compris arrérages) .....               | *76 00         |  |  |
| 130 56  | Shigawake .....   | 50 00          |  |  |
| 232 65  | Shrewsbury .....  | 30 00          |  |  |
| 151 69  | Sillery Cove .....                                      | 84 00          |  |  |
| 15 00   | Silver Creek .....                                      | 11 50          |  |  |
| 1 00  | Silverton (fermé le 30 avril 1886) .....                | 1 00           |  |  |
| 58 80   | Six-Portages .....                                      | 30 00          |  |  |
| 223 00  | Smith's Mills .....                                     | 90 00          | 20 00                                  |  |
| 1,192 78  | Somerset .....  | 357 50         | 32 00                                  | 40 00  |
| 2,777 62  | Sorel (*2 trimestres; discontinué) .....                | 820 00         | 200 00                                 | *70 00   |
| 67 66   | South Barnston .....                                    | 26 00          |  |  |
| 52 00   | South Bolton .....                                      | 20 00          |  |  |
| 38 47   | South Dudswell .....                                    | 16 00          |  |  |
| 623 79  | South Durham .....                                      | 240 00         |  |  |



A, DANS L'ÉTAT N° 3, B.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                            | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
|   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 69 85   | South Ely .....                                    | 32 00          |  |  |
| 12 00   | South Granby.....                                  | 12 00          |  |  |
| 133 00  | South Ham .....                                    | 60 00          | 24 00                                  |  |
| 759 56  | South Quebec .....                                 | 480 00         | 100 00                                 | 60 00  |
| 179 43  | South Roxton.....                                  | 49 50          |  |  |
| 187 31  | South Stukely.....                                 | 80 00          |  |  |
| 27 00   | South West Point.....                              | 12 00          |  |  |
| 78 72   | Spencer Cove.....                                  | 80 00          |  |  |
| 31 94   | Spring Brook.....                                  | 16 00          |  |  |
| 123 97  | Spring Hill.....                                   | 72 00          |  |  |
| 34 25   | Spruce Grove.....                                  | 14 50          |  |  |
| 12 73   | Stagsburn .....                                    | 12 00          |  |  |
| 478 07  | Staubridge, East.....                              | 160 00         |  |  |
| 8 66  | Stanbridge Ridge.....                              | 12 00          |  |  |
| 271 57  | Stanbridge Station.....                            | 120 00         | 60 00                                  |  |
| 9 26  | Stanbury.....                                      | 10 00          |  |  |
| 133 45  | Standon .....                                      | 48 00          |  |  |
| 940 51  | Stanford.....                                      | 360 00         | 32 00                                  | 40 00  |
| 191 97  | Stanhope.....                                      | 50 00          |  |  |
| 1,089 90  | Stanstead.....                                     | 520 00         | 160 00                                 | 80 00  |
| 139 07  | Stanstead Junction .....                           | 38 00          |  |  |
| 125 54  | Starnesboro' .....                                 | 44 00          |  |  |
| 66 33   | Staynerville .....                                 | 17 50          |  |  |
| 33 51   | Stockwell .....                                    | 16 00          |  |  |
| 49 94   | Stoke Centre .....                                 | 18 00          |  |  |
| 4 33  | Stoketon .....                                     | 10 00          |  |  |
| 430 71  | Stonefield .....                                   | 150 00         |  |  |
| 18 00   | Stoneham .....                                     | 20 00          |  |  |
| 232 46  | Stornoway.....                                     | 94 00          | 32 00                                  |  |
| 133 85  | Stottville .....                                   | 75 00          | 72 00                                  |  |
| 57 29   | Suffield.....                                      | 17 50          |  |  |
| 816 79  | Sutton .....                                       | 320 00         |  | 40 00  |
| 126 03  | Sutton Junction .....                              | 57 50          |  |  |
| 606 10  | Sweetsburg.....                                    | 280 00         | 16 00                                  |  |
| 39 87   | Sydenham Place .....                               | 20 00          |  |  |
| 21 87   | Table Falls.....                                   | 12 00          |  |  |
| 305 07  | Tadousac (*y compris allocation de la saison)..... | *140 00        | 60 00                                  |  |
| 680 24  | Terrebonne.....                                    | 230 00         | 30 00                                  |  |
| 176 60  | Tessierville .....                                 | 69 50          |  |  |
| 4 02  | Tetreauville (depuis le 1er fév. 1887).....        | 1 68           |  |  |
| 8 17  | Tewkesbury .....                                   | 12 00          |  |  |
| 218 60  | Theftord Mines .....                               | 60 00          |  |  |
| 16 00   | Thornby.....                                       | 16 00          |  |  |
| 120 87  | Thorne Centre.....                                 | 39 00          |  |  |
| 40 50   | Three Lakes.....                                   | 16 00          |  |  |
| 5,467 86  | Trois-Rivières.....                                | 1,500 00       | 360 00                                 |  |
| 885 50  | Thurso .....                                       | 295 00         | 16 00                                  |  |
| 19 00   | Tikonabé.....                                      | 12 00          |  |  |
| 20 00   | Traban's Mills (depuis le 1er fév. 1887).....      | 1 66           |  |  |
| 127 08  | Tremblay (*depuis le 1er juillet 1886).....        | 46 00          | *9 00                                  |  |
| 66 49   | Trenholm.....                                      | 30 00          |  |  |
| 49 36   | Fring Station.....                                 | 16 00          |  |  |
| 754 66  | Trois Pistoles.....                                | 320 00         | 12 00                                  | 40 00  |
| 161 28  | Trois Saumons.....                                 | 47 00          |  |  |
| 12 35   | Trottier (depuis le 1er oct. 1886).....            | 5 00           |  |  |
| 134 51  | Trout Brook.....                                   | 34 50          | 4 00                                   |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, B.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                          | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 65 96   | Trout River .....                                | 32 00          |  |  |
| 299 14  | Ulverton .....                                   | 107 50         |  |  |
| 373 96  | Upper Bedford .....                              | 160 00         |  |  |
| 255 39  | Upper Melbourne .....                            | 110 00         |  |  |
| 130 73  | Upper Wakefield .....                            | 50 00          |  |  |
| 53 08   | Valcartier .....                                 | 39 50          |  |  |
| 58 25   | Valcartier Village .....                         | 15 00          |  |  |
| 133 84  | Valcourt .....                                   | 40 00          |  |  |
| 10 15   | Val des Bois .....                               | 10 00          |  |  |
| 57 86   | Valencay .....                                   | 15 00          |  |  |
| 73 00   | Vale Perkins .....                               | 30 00          |  |  |
| 119 10  | Valletort .....                                  | 36 00          |  |  |
| 2,066 66  | Valleyfield .....                                | 600 00         | 40 00                                  |  |
| 94 54   | Valmont .....                                    | 36 00          |  |  |
| 46 01   | Valois .....                                     | 20 00          |  |  |
| 34 89   | Vancluse .....                                   | 22 00          |  |  |
| 286 37  | Varenes .....                                    | 120 00         |  |  |
| 272 00  | Vaudreuil (*y compris allocation spéciale) ..... | 112 50         | *90 00                                 |  |
| 161 00  | Vau reuil Station .....                          | 40 00          |  |  |
| 9 00  | Venice .....                                     | 12 00          |  |  |
| 28 30   | Venosta .....                                    | 16 00          |  |  |
| 291 30  | Verchères .....                                  | 117 50         |  |  |
| 18 26   | Vernet .....                                     | 11 50          |  |  |
| 57 02   | Versailles .....                                 | 20 00          |  |  |
| 55 12   | Vicars .....                                     | 39 00          | 12 00                                  |  |
| 1,086 53  | Victoriaville .....                              | 375 00         | 200 00                                 | 40 00  |
| 96 86   | Viger .....                                      | 42 50          |  |  |
| 167 00  | Village des Aulnaies .....                       | 80 00          |  |  |
| 225 52  | Village Richelieu .....                          | 90 00          |  |  |
| 171 94  | Villa Mastai .....                               | 76 00          |  |  |
| 12 91   | Villette .....                                   | 10 00          |  |  |
| 74 00   | Vincennes .....                                  | 20 00          |  |  |
| 94 35   | Vinton .....                                     | 28 50          |  |  |
| 501 15  | Wakefield .....                                  | 140 00         |  |  |
| 59 50   | Walker's Cutting .....                           | 30 00          |  |  |
| 32 59   | Waltham .....                                    | 20 00          |  |  |
| 203 10  | Warden .....                                     | 80 00          |  |  |
| 851 32  | Warwick, East .....                              | 330 00         | 40 00                                  | 40 00  |
| 2,153 71  | Waterloo, East .....                             | 640 00         | 96 00                                  | 100 00   |
| 586 45  | Waterville .....                                 | 200 00         |  |  |
| 22 03   | Watkin's Mills .....                             | 12 00          |  |  |
| 112 46  | Way's Mills .....                                | 44 00          |  |  |
| 113 25  | Weedon (6 trimestres) .....                      | 87 50          |  |  |
| 68 98   | Weedon Centre .....                              | 30 00          |  |  |
| 345 00  | Weedon Station .....                             | 150 00         |  |  |
| 14 43   | West Bolton .....                                | 11 50          |  |  |
| 149 33  | West Brome .....                                 | 80 00          |  |  |
| 269 62  | West Broughton .....                             | 60 00          |  |  |
| 29 41   | Westbury .....                                   | 16 00          |  |  |
| 137 56  | Westbury Basin (5 trimestres) .....              | 23 00          |  |  |
| 14 73   | West Ditton .....                                | 12 00          |  |  |
| 73 01   | West Potton .....                                | 16 00          |  |  |
| 229 52  | West Shefford .....                              | 90 00          |  |  |
| 65 04   | West Shefford Station .....                      | 11 50          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, B.—Détails du revenu, des appointements et allocations en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                            | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 51 45   | Wheatland.....                                     | 18 00          |  |  |
| 19 87   | Whitwick .....                                     | 11 50          |  |  |
| 231 31  | Wickham, West .....                                | 100 00         |  |  |
|   | Wilson's Corners (3 trimestres) .....              | 7 50           |  |  |
| 53 16   | Wilson's Mills.....                                | 15 50          |  |  |
| 1,183 35  | Windsor Mills.....                                 | 360 00         |  | 40 00  |
| 19 28   | Wolfe Ridge.....                                   | 11 50          |  |  |
| 193 52  | Wolfestown (*depuis le 1er juillet 1886).....      | 64 00          | *3 00                                  |  |
| 86 00   | Woodside.....                                      | 30 00          |  |  |
| 388 62  | Wotton.....  | 142 50         |  |  |
| 153 58  | Wright .....                                       | 60 00          |  |  |
| 775 28  | Yamachiche.....                                    | 240 00         | 24 00                                  |  |
| 343 33  | Yamaska .....                                      | 180 00         | 60 00                                  |  |
| 16 00   | Yamaska, East (depuis le 1er février, 1887). ..... | 1 67           |  |  |
| 51 51   | Yarm .....   | 16 00          |  |  |
| \$557,634 77                                    | ..... Totaux.....                                  | †\$102,191 70  | \$9,035 00                             | \$4,340 00   |

† N.B.—De cette somme \$100,220.11 ont été payés à même les perceptions du revenu, et \$1,971.59 à même le crédit parlementaire. On a rendu compte de cette dernière somme à la page 86, partie ii.

A. W. MCLELAN,  
*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

A, DANS L'ÉTAT N° 3, C.

DÉTAILS de tous les paiements faits pour appointements, etc., dans la Nouvelle-Ecosse, indiquant dans chaque cas le nom de la personne, le service ou la fonction, et le montant payé, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Service.   | Appointements. | Service de nuit et frais de route. | Total des classes. | Grand total. |
|---|--|----------------|------------------------------------|--------------------|--------------|
|   |  |                |                                    |                    |              |
| <b>DIVISION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.</b>        |  |                |                                    |                    |              |
| C. J. Macdonald.....                          | Inspecteur des bureaux de poste.....   | 2,200 00       |                                    |                    |              |
| J. D. Story.....                              | Sous-inspecteur do.....  | 1,300 00       |                                    | 3,500 00           |              |
| D. Stewart.....                               | Commis de 2e classe.....   | 1,000 00       |                                    |                    |              |
| T. E. Davison.....                            | do.....  | 1,000 00       |                                    | 2,000 00           |              |
| S. J. R. Sircom.....                          | Commis de 3e classe.....   | 720 00         |                                    |                    |              |
| A. Costley.....                               | do.....  | 560 00         |                                    |                    |              |
| W. Kearns.....                                | do.....  | 200 00         |                                    |                    |              |
|   | jusqu'au 30 novembre 1886 (transféré au bureau de l'auditeur-général, Ottawa)..... |                |                                    | 1,480 00           |              |
| M. H. Meagher.....                            | Messenger.....   | 482 50         |                                    | 482 50             |              |
|   | Total, inspecteur des bureaux de poste.....  |                |                                    |                    | 7,463 50     |
| <b>SERVICE DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.</b> |  |                |                                    |                    |              |
| E. A. Bent.....                               | Courrier en chef.....  | 1,500 00       |                                    | 1,500 00           |              |
| J. McN. Gabriel.....                          | Courrier de 1re classe.....  | 960 00         | 408 06                             | 1,368 06           |              |
| A. Brown.....                                 | Courrier de 2e classe.....   | 800 00         | 343 98                             |                    |              |
| R. Davison.....                               | do.....  | 800 00         | 234 72                             |                    |              |
| J. W. H. Cameron.....                         | do.....  | 800 00         | 250 68                             |                    |              |
| J. McNeil.....                                | do.....  | 800 00         | 290 51                             |                    |              |
| W. Crowley.....                               | do.....  | 180 00         |                                    |                    |              |
| S. Hall.....                                  | do.....  | 720 00         | 184 08                             |                    |              |
| G. A. Hawkesworth.....                        | do.....  | 720 00         | 195 52                             |                    |              |

| Nom.  | Service.  | Appointements. | Service de nuit et frais de route. | Total des classes. | Grand total. |
|---|---|----------------|------------------------------------|--------------------|--------------|
|   |   |                |                                    |                    |              |
| <b>SERVICE DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.</b> |   |                |                                    |                    |              |
| J. D. Ross.....                               | do.....   | 720 00         | 169 64                             |                    |              |
| T. Keith.....                                 | do.....   | 860 00         | 235 98                             | 8,124 91           |              |
| W. O. McKinnon.....                           | do.....   | 560 00         | 167 70                             |                    |              |
| D. R. McLean.....                             | do.....   | 536 66         | 204 12                             |                    |              |
| W. H. McRobert.....                           | do.....   | 130 00         |                                    |                    |              |
| W. Bennett.....                               | do.....   | 520 00         | 201 85                             |                    |              |
| C. E. Power.....                              | do.....   | 520 00         | 280 86                             |                    |              |
| W. P. Eaton.....                              | do.....   | 520 00         | 306 09                             |                    |              |
| F. Southall.....                              | do.....   | 520 00         | 315 76                             |                    |              |
| H. R. Little.....                             | do.....   | 516 67         | 287 39                             |                    |              |
| D. O'Sullivan.....                            | do.....   | 492 00         | 163 03                             |                    |              |
|   | do.....   | 276 13         | 100 28                             | 6,617 64           |              |
|   | Total, service des malles par chemins de fer..... | 13,171 46      | 4,439 05                           |                    | 17,610 51    |
|   |   |                |                                    |                    | \$20,633 96  |
|   |   |                |                                    |                    | \$4,439 05   |
|   |   |                |                                    |                    | \$25,073 01  |
|   |   |                |                                    |                    | \$25,073 01  |

Grand total à reporter.....

A, DANS L'ETAT N° 3, C.—Détails des paiements faits pour appointements, etc., en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année terminée le 30 juin 1887.

| Nom.                              | Service.                                 | Appointements. |      | Total des classes. |      | Grand total. |      |
|-----------------------------------|--|----------------|------|--------------------|------|--------------|------|
|                                   |  | \$             | cts. | \$                 | cts. | \$           | cts. |
| <i>Report</i> .....               |  |                |      |                    |      |              |      |
| <b>BUREAU DE POSTE D'HALIFAX.</b> |  |                |      |                    |      |              |      |
| H. W. Blackadar                   | Maitre de poste                          | 2,400          | 00   |                    |      |              |      |
| F. V. Tremain                     | Sous-maitre de poste                     | 1,800          | 00   |                    |      |              |      |
| Commis de 2e classe.              |  | 1,200          | 00   |                    |      |              |      |
| A. H. Cunningham                  | do                                       | 1,000          | 00   |                    |      |              |      |
| H. H. Chamberlain                 | do                                       | 1,000          | 00   |                    |      |              |      |
| J. O'Bryan                        | do                                       | 1,000          | 00   |                    |      |              |      |
| T. G. Creighton                   | do                                       | 1,000          | 00   |                    |      |              |      |
| Commis de 3e classe.              |  | 800            | 00   |                    |      |              |      |
| F. W. Casey                       | do                                       | 800            | 00   |                    |      |              |      |
| W. V. Smith                       | do                                       | 800            | 00   |                    |      |              |      |
| P. J. Mulcahy                     | do                                       | 800            | 00   |                    |      |              |      |
| C. D. Fraser                      | do                                       | 800            | 00   |                    |      |              |      |
| C. M. R. Lounds                   | do                                       | 720            | 00   |                    |      |              |      |
| L. W. Travis                      | do                                       | 720            | 00   |                    |      |              |      |
| F. J. Power                       | do                                       | 720            | 00   |                    |      |              |      |
| W. Parker                         | do                                       | 720            | 00   |                    |      |              |      |
| E. Delaney                        | do                                       | 670            | 00   |                    |      |              |      |
| A. G. Crowe                       | do                                       | 670            | 00   |                    |      |              |      |
| W. H. Walker                      | do                                       | 580            | 00   |                    |      |              |      |
| H. A. Boggs                       | do                                       | 490            | 00   |                    |      |              |      |
| F. C. Kaye                        | do                                       | 490            | 00   |                    |      |              |      |
| E. A. Sullivan                    | do                                       | 103            | 34   |                    |      |              |      |
| A. Logan                          | do                                       | 400            | 00   |                    |      |              |      |
| W. W. Page                        | do                                       | 400            | 00   |                    |      |              |      |
| D. A. King                        | do                                       | 166            | 67   |                    |      |              |      |
| T. J. Curran                      | do                                       |                |      | 10,770             | 01   |              |      |
| P. F. Brennan                     | Commis temporaire, depuis le 31 mai 1887 |                |      | 34                 | 41   |              |      |
| S. Saunders                       | Surintendant des facteurs                | 730            | 00   |                    |      |              |      |
| J. Fitzgerald                     | Facteur                                  | 600            | 00   |                    |      |              |      |
| J. Wilson                         | do                                       | 600            | 00   |                    |      |              |      |

|   |  |     |    |       |    |          |    |
|---|--|-----|----|-------|----|----------|----|
| E. Garroll  | do   | 600 | 00 |       |    |          |    |
| H. S. Laurillard  | do   | 600 | 00 |       |    |          |    |
| J. Maher  | do   | 600 | 00 |       |    |          |    |
| J. O'Malley   | do   | 600 | 00 |       |    |          |    |
| R. Myers  | do   | 600 | 00 |       |    |          |    |
| N. Brodie   | do   | 600 | 00 |       |    |          |    |
| J. A. Grant   | do   | 450 | 00 |       |    |          |    |
| J. J. Wall  | do   | 427 | 50 |       |    |          |    |
| G. Davis  | do   | 427 | 50 |       |    |          |    |
| J. P. Lindsay   | do   | 390 | 00 |       |    |          |    |
| J. H. Smith   | do   | 367 | 50 |       |    |          |    |
| W. P. Mahoney   | do   | 120 | 00 |       |    |          |    |
| W. A. Keating   | Facteur temporaire, depuis le 1er juin 1887                            | 30  | 00 |       |    |          |    |
| J. Wood   | Facteur boîtier  | 60  | 00 |       |    |          |    |
| J. J. Mulcahy   | do   | 600 | 00 |       |    |          |    |
| E. Payne  | do   | 443 | 50 |       |    |          |    |
| J. Theakston  | Messenger (agissant comme facteur temporaire depuis le 1er avril 1887) | 420 | 00 |       |    |          |    |
| W. P. Quinane   | Messenger temporaire, depuis le 28 avril 1887                          | 63  | 00 |       |    |          |    |
| Total, bureau de poste, Halifax   |  |     |    | 7,713 | 50 |          |    |
| Balances des appointements remis par chèque à des maîtres de poste autres que ceux qui précèdent; étant l'excédant de leurs appointements sur le montant du revenu perçu par eux (voir total de l'état suivant) |  |     |    | 30    | 00 |          |    |
| Total   |  |     |    | 1,642 | 50 |          |    |
|   |  |     |    | 483   | 00 |          |    |
|   |  |     |    |       |    | 26,873   | 42 |
|   |  |     |    |       |    | 2,013    | 65 |
|   |  |     |    |       |    | \$55,959 | 08 |

A. W. McLELAN,  
Maitre-général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

## A, DANS L'ÉTAT N° 3, C.

DÉTAILS des appointements ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage, et revenu perçu aux différents bureaux de poste en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N. B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.   | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 24 89   | Abercrombie .....   | 20 00          |  |  |
| 995 54  | Acadia Mines .....  | 500 00         |  | 60 00  |
| 17 00   | Addington Forks .....   | 16 00          |  |  |
| 17 18   | Admiral Rock .....  | 12 00          |  |  |
| 262 28  | Advocate Harbor .....   | 100 00         | 32 00                                  |  |
| 81 59   | Afton .....   | 36 00          |  |  |
| 31 50   | Aibert Bridge .....   | 16 00          |  |  |
| 19 15   | Alderny .....   | 12 00          |  |  |
|   | Alder Point .....   | 10 00          |  |  |
| 17 77   | Alder River .....   | 10 00          |  |  |
| 16 00   | Alexander .....   | 16 00          |  |  |
| 51 51   | Alma .....  | 30 00          |  |  |
| 40 49   | Alton .....   | 18 00          |  |  |
| 13 48   | Amaguadus Pond .....  | 10 00          |  |  |
| 4,695 94  | Amherst (*y compris \$25 pour les malles de l'île du Prince-Édouard ; f. discontinué le 31 déc. 1886) | 1,200 00       | *175 00                                | †100 00  |
| 8 60  | Amherst Point .....   | 16 00          |  |  |
| 1,908 06  | Annapolis .....   | 624 00         | 300 00                                 | 120 00   |
| 2,762 83  | Antigonishe (discontinué le 30 septembre 1886).....   | 760 16         | 64 00                                  | *30 00   |
| 12 54   | Antigonishe Harbor .....  | 11 50          |  |  |
| 13 15   | Antigonishe Harbor (côté sud) .....   | 11 50          |  |  |
| 7 78  | Antrim .....  | 10 00          |  |  |
| 7 25  | Appin (depuis le 1er mai 1886) .....  | 9 17           |  |  |
| 159 19  | Apple River .....   | 57 50          |  |  |
| 141 37  | Arcadia .....   | 60 00          |  |  |
| 4 97  | Ardness .....   | 11 50          |  |  |
| 28 07   | Argyle .....  | 28 00          |  |  |
| 20 92   | Argyle Head .....   | 12 00          |  |  |
| 13 65   | Argyle Sound .....  | 10 00          |  |  |
| 690 22  | Arichat .....   | 418 00         |  | 40 00  |
| 18 00   | Arissig .....   | 12 00          |  |  |
| 3 82  | Ashdale .....   | 10 00          |  |  |
| 10 00   | Askilton .....  | 10 00          |  |  |
| 150 46  | Athol .....   | 60 00          | 120 00                                 |  |
| 218 01  | Auburn (ci-devant Palmer Road) .....  | 80 00          |  |  |
| 4 00  | Auld's Cove .....   | 16 00          |  |  |
| 31 23   | Avondale .....  | 16 00          |  |  |
| 44 12   | Avondale Station (*y compris arrérages).....  | *23 00         |  |  |
| 165 00  | Avonport .....  | 80 00          |  |  |
| 637 00  | Avonport Station .....  | 215 00         |  |  |
| 517 52  | Aylesford .....   | 220 00         | 40 00                                  |  |
| 65 00   | Baccaro .....   | 16 00          |  |  |
| 4 18  | Backlands .....   | 10 00          |  |  |
| 15 87   | Back Meadows .....  | 12 00          |  |  |
| 1,175 88  | Baddeck (5 trimestres ; loyer discontinué, le 31 mars 1887) .....                                     | 490 00         | 135 00                                 | 40 00  |
| 14 68   | Baddeck Bay .....   | 12 00          |  |  |
| 10 99   | Baddeck Bridge .....  | 12 00          |  |  |
| 23 68   | Baddeck River, Bras Nord .....  | 12 00          |  |  |
| 79 91   | Bailey's Brook .....  | 30 00          |  |  |
| 8 41  | Balmoral .....  | 12 00          |  |  |
| 18 30   | Barker Settlement .....   | 12 00          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, C.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

**N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.**

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                            | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 20 59   | Balmoral Mills .....                               | 11 50          |  |  |
| 15 84   | Banks of Broad Cove .....                          | 12 00          |  |  |
| 95 44   | Barney's River (*depuis le 1er juillet 1886) ..... | 50 00          | *6 00                                  |  |
| 27 48   | Barney's River Station .....                       | 11 50          |  |  |
| 713 70  | Barrington .....                                   | 418 00         |  | 40 00  |
| 28 00   | Barrington Passage .....                           | 16 00          |  |  |
| 21 31   | Barrio's Beach .....                               | 12 00          |  |  |
| 2 66  | Barry's Corner .....                               | 10 00          |  |  |
| 82 34   | Barrowsfield .....                                 | 28 50          |  |  |
| 14 13   | Bar Settlement .....                               | 12 00          |  |  |
| 85 69   | Barr's Corners .....                               | 28 50          |  |  |
| 135 34  | Barton (ci-devant Speitche's Cove) .....           | 60 00          |  |  |
| 18 38   | Basin of River Inhabitants .....                   | 12 00          |  |  |
| 142 45  | Bass River .....                                   | 60 00          |  |  |
| 21 20   | Bateston .....                                     | 12 00          |  |  |
| 120 54  | Battery Hill .....                                 | 40 00          |  |  |
| 8 78  | Baxter's Harbor .....                              | 11 50          |  |  |
| 113 76  | Bayfield .....                                     | 36 00          |  |  |
| 24 00   | Bay St. Lawrence .....                             | 19 00          |  |  |
| 21 96   | Beach Meadows .....                                | 12 00          |  |  |
| 39 07   | Bear Point .....                                   | 20 00          |  |  |
| 611 88  | Bear River River, West Side .....                  | 240 00         |  |  |
| 8 10  | Beaulieu .....                                     | 10 00          |  |  |
| 280 00  | Beaver Bank .....                                  | 75 00          | 8 00                                   |  |
| 21 14   | Beaver Brook .....                                 | 12 00          |  |  |
| 34 33   | Beaver Cove .....                                  | 12 00          |  |  |
| 38 03   | Beaver River .....                                 | 20 00          |  |  |
| 115 60  | Beaver River Corner .....                          | 50 00          |  |  |
| 214 68  | Bedford Basin .....                                | 100 00         |  |  |
| 11 00   | Beech Hill .....                                   | 12 00          |  |  |
| 7 94  | Beechmont .....                                    | 10 00          |  |  |
| 58 48   | Belleisle .....                                    | 24 00          |  |  |
| 29 24   | Belleville .....                                   | 12 00          |  |  |
| 46 28   | Belleveaux Cove .....                              | 20 00          |  |  |
| 187 08  | Belmont .....                                      | 43 00          |  |  |
| 10 50   | Benacadie .....                                    | 11 50          |  |  |
| 1,077 66  | Berwick .....                                      | 390 00         |  | 40 00  |
| 15 00   | Big Bank .....                                     | 12 00          |  |  |
| 132 21  | Big Bras d'Or .....                                | 80 00          |  |  |
| 8 19  | Big Brook .....                                    | 11 50          |  |  |
| 8 85  | Big Harbour .....                                  | 12 00          |  |  |
| 6 00  | Big Intervale .....                                | 12 00          |  |  |
| 11 75   | Big Island .....                                   | 12 00          |  |  |
| 16 96   | Big Loraine .....                                  | 12 00          |  |  |
| 12 45   | Big Marsh .....                                    | 11 50          |  |  |
| 45 96   | Big Pond .....                                     | 27 50          |  |  |
| 12 89   | Big Port Le Bear .....                             | 12 00          |  |  |
| 18 00   | Big Ridge .....                                    | 12 00          |  |  |
| 338 92  | Big Tracadie .....                                 | 57 50          |  |  |
| 214 00  | Bill Town .....                                    | 58 00          |  |  |
| 12 48   | Birchtown .....                                    | 12 00          |  |  |
| 11 02   | Black Brook .....                                  | 10 00          |  |  |
| 25 61   | Black Point, Halifax .....                         | 15 00          |  |  |
| 12 16   | Black Point, Queen's .....                         | 11 50          |  |  |
| 11 57   | Black River .....                                  | 10 00          |  |  |
| 7 50  | Black Rock .....                                   | 10 00          |  |  |
| 43 00   | Blanchard Road .....                               | 10 00          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3. C.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                          | Appointements | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|---------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.       | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 8 53  | Blanche .....                                    | 10 00         |  |  |
| 34 16   | Blandford .....                                  | 16 00         |  |  |
| 22 60   | Block House .....                                | 12 00         |  |  |
| 47 59   | Blomidon .....                                   | 24 00         |  |  |
| 18 89   | Bloomfield .....                                 | 11 50         |  |  |
| 43 00   | Blue Mountain .....                              | 20 00         |  |  |
|   | Blue Rock .....                                  | 10 00         |  |  |
| 28 06   | Blue Mills .....                                 | 15 00         |  |  |
|   | Boisdale, Barachois .....                        | 10 00         |  |  |
| 14 83   | Boisdale Chapel .....                            | 12 00         |  |  |
| 27 00   | Boom .....                                       | 20 00         | 10 00                                  |  |
| 15 05   | Bornish .....                                    | 12 00         |  |  |
| 72 38   | Boulardarie .....                                | 87 00         |  |  |
| 30 62   | Boulardarie, Back Lands .....                    | 12 00         |  |  |
| 19 33   | Boulardarie, Centre .....                        | 16 00         |  |  |
| 17 76   | Boulardarie, East .....                          | 12 00         |  |  |
| 8 12  | Boulardarie, West .....                          | 10 00         |  |  |
| 204 55  | Boylston .....                                   | 64 00         |  |  |
|   | Branch La Have .....                             | 10 00         |  |  |
| 41 98   | Brazil Lake .....                                | 16 00         |  |  |
|   | Brenton (3 trimestres) .....                     | 7 50          |  |  |
| 62 91   | Bridgeport .....                                 | 50 00         |  |  |
| 22 75   | Bridgeport Mines (depuis le 1er juin 1886) ..... | 8 33          |  |  |
| 1,556 20  | Bridgetown .....                                 | 500 00        |  | 60 00  |
| 68 00   | Bridgville .....                                 | 24 00         |  |  |
| 1,838 24  | Bridgewater .....                                | 640 00        | 70 00                                  | 80 00  |
| 13 44   | Briley's Brook .....                             | 12 00         |  |  |
| 43 00   | Broad Cove Chapel .....                          | 16 00         |  |  |
| 27 12   | Broad Cove, Lunenburg .....                      | 15 00         |  |  |
| 33 00   | Broad Cove Mines .....                           | 12 00         |  |  |
| 9 48  | Broad Cove Pond .....                            | 19 00         |  |  |
| 5 60  | Brookburn (depuis le 1er sept. 1886) .....       | 5 83          |  |  |
| 276 28  | Brookfield, Colchester .....                     | 120 00        | 48 00                                  |  |
| 109 91  | Brookfield, Queen's .....                        | 36 00         |  |  |
| 16 00   | Brookland .....                                  | 12 00         |  |  |
| 130 23  | Brooklyn, Queen's .....                          | 50 00         |  |  |
| 16 72   | Brooklyn, Yarmouth .....                         | 12 00         |  |  |
| 36 31   | Brookvale .....                                  | 12 00         |  |  |
| 85 50   | Brook Village .....                              | 29 50         |  |  |
| 27 05   | Brookville, Cumberland .....                     | 15 60         |  |  |
| 13 00   | Brookville, Pictou .....                         | 12 00         |  |  |
| 2 40  | Brophy's (depuis le 1er nov. 1886) .....         | 4 17          |  |  |
| 10 00   | Brown's Brook .....                              | 10 00         |  |  |
| 9 75  | Brown's Mountain .....                           | 10 00         |  |  |
| 21 72   | Brownsville .....                                | 10 00         |  |  |
| 89 56   | Brulé .....                                      | 56 00         |  |  |
| 10 50   | Bucklaw .....                                    | 12 00         |  |  |
| 30 00   | Buckley's .....                                  | 24 00         |  |  |
| 34 97   | Burlington .....                                 | 24 00         |  |  |
| 14 01   | Burnside .....                                   | 12 00         |  |  |
| 12 20   | Burntcoat .....                                  | 10 00         |  |  |
| 331 15  | Caledonia Corners .....                          | 100 00        | 40 00                                  |  |
| 12 78   | Caledonia Mills .....                            | 12 00         |  |  |
| 97 18   | Caledonia Mines .....                            | 36 00         |  |  |
| 43 24   | Caledonia, St. Mary's .....                      | 16 00         |  |  |
| 26 80   | Cambridge .....                                  | 12 00         |  |  |



A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, C.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                 | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 158 40  | Cambridge Station.....                                  | 50 00          |  |  |
| 55 03   | Canaan, King's.....                                     | 16 00          |  |  |
| 9 83  | Canaan, Yarmouth.....                                   | 12 00          |  |  |
| 30 00   | Canada Creek.....                                       | 20 00          |  |  |
| 163 77  | Canard.....   | 87 50          |  |  |
| 29 25   | Cannes.....   | 12 00          |  |  |
| 922 59  | Canning.....  | 360 00         | 50 00                                  | 40 00  |
| 29 00   | Cannonville.....  | 28 00          |  |  |
| 8 00  | Canoe Lake (depuis le 1er août 1886).....               | 6 67           |  |  |
| 976 91  | Crnso (*depuis le 1er juillet 1886).....                | 295 00         |  | *30 00   |
| 24 92   | Cape George.....  | 34 00          |  |  |
| 10 03   | Cape George Harbor.....                                 | 10 00          |  |  |
| 30 46   | Cape John.....  | 12 00          |  |  |
| 7 29  | Cape Mabou.....   | 12 00          |  |  |
| 65 64   | Cape North (y compris \$3.34 au bureau auxiliaire)..... | *50 84         |  |  |
| 25 80   | Cape Negro.....   | 20 00          |  |  |
| 13 00   | Cape Negro Island.....                                  | 11 50          |  |  |
| 74 00   | Cape Sable Island.....                                  | 47 50          |  |  |
| 6 00  | Cap La Ronde.....                                       | 10 00          |  |  |
| 86 47   | Carleton.....   | 23 00          |  |  |
| 11 00   | Carriboo Marsh.....                                     | 10 00          |  |  |
| 160 23  | Carriboo River.....                                     | 56 00          |  |  |
| 36 72   | Carriboo Gold Mines.....                                | 12 00          |  |  |
| 4 00  | Carroll's Corners.....                                  | 10 00          |  |  |
| 17 00   | Catalone.....   | 20 00          | 6 00                                   |  |
| 11 50   | Catalone Gut.....                                       | 10 00          |  |  |
| 8 16  | Cedar Lake.....   | 10 00          |  |  |
| 40 16   | Central Argyle.....                                     | 33 00          |  |  |
| 52 46   | Central Clarence.....                                   | 24 00          |  |  |
| 31 34   | Central Chebogue.....                                   | 14 00          |  |  |
| 15 99   | Central Grove (depuis le 1er juin 1886).....            | 8 33           |  |  |
| 10 84   | Central New Annan.....                                  | 11 50          |  |  |
| 7 90  | Central Onslow (2 trimestres).....                      | 6 00           |  |  |
| 79 05   | Centreville, Digby.....                                 | 40 00          |  |  |
| 112 00  | Centreville, King's.....                                | 44 00          |  |  |
| 11 83   | Chance Harbor.....                                      | 10 00          |  |  |
| 9 24  | Chapman Settlement.....                                 | 10 00          |  |  |
| 3 50  | Charlo's Cove.....                                      | 10 00          |  |  |
| 22 12   | Chebogue Point.....                                     | 16 00          |  |  |
| 16 77   | Chegoggin.....  | 10 00          |  |  |
| 37 00   | Chelsea (3 trimestres).....                             | 12 00          |  |  |
| 90 50   | Chesley's Corners.....                                  | 40 00          | 6 00                                   |  |
| 195 57  | Chester.....  | 195 00         | 20 00                                  |  |
| 45 61   | Chester Basin.....                                      | 29 50          |  |  |
| 8 30  | Chester Grant.....                                      | 10 00          |  |  |
| 85 33   | Cheticamp.....  | 40 00          |  |  |
| 13 50   | Cheticamp Chapel.....                                   | 10 00          |  |  |
| 228 89  | Cheverie.....   | 90 00          |  |  |
| 37 64   | Chignecto.....  | 32 00          |  |  |
| 9 97  | Chimney Corner.....                                     | 12 00          |  |  |
| 13 34   | Chipman's Brook.....                                    | 12 00          |  |  |
|   | Chipman Corners.....                                    | 10 00          |  |  |
| 84 16   | Christmas Island.....                                   | 40 00          |  |  |
| 2 84  | Church Over.....  | 10 00          |  |  |
| 119 91  | Church Street.....                                      | 34 00          |  |  |
| 37 13   | Churchville.....  | 28 50          |  |  |
| 41 40   | Chute's Cove.....                                       | 15 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, C.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                         | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
|   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 20 24   | Clam Harbor.....                                | 12 00          |  |  |
| 11 16   | Claremont.....                                  | 10 00          |  |  |
| 70 80   | Clarence.....                                   | 36 00          |  |  |
| 196 63  | Clark's Harbor.....                             | 80 00          |  |  |
| 7 50  | Clark's Road.....                               | 10 00          |  |  |
| 287 46  | Clementsport.....                               | 138 00         |  |  |
| 43 90   | Clementsvale.....                               | 27 50          |  |  |
| 25 23   | Clifton.....                                    | 16 00          |  |  |
| 9 08  | Cloverdale.....                                 | 10 00          |  |  |
| 4 46  | Cloverville (depuis le 16 juin 1886).....       | 7 92           |  |  |
| 169 62  | Clyde River.....                                | 56 00          | 24 00                                  |  |
| 10 00   | Cochran's Lake.....                             | 10 00          |  |  |
| 14 16   | Coddle's Harbor.....                            | 10 00          |  |  |
| 10 73   | Cogmagun River.....                             | 10 00          |  |  |
| 467 85  | Cold Brook Station.....                         | 115 00         |  |  |
| 7 77  | Cold Stream.....                                | 10 00          |  |  |
| 10 03   | Cole Harbor.....                                | 12 00          |  |  |
| 42 97   | Comeauville.....                                | 20 00          |  |  |
| 36 51   | Concession (depuis le 1er juin 1886).....       | 8 33           |  |  |
| 3 17  | Condon Settlement.....                          | 10 00          |  |  |
| 26 00   | Conn's Mills.....                               | 20 00          |  |  |
| 32 00   | Conquerall Bank.....                            | 20 00          |  |  |
| 9 40  | Conquerall Mills.....                           | 11 50          |  |  |
| 34 85   | Cook's Brook.....                               | 16 00          |  |  |
| 6 00  | Cook's Cove.....                                | 10 00          |  |  |
| 10 00   | Copper Lake.....                                | 10 00          |  |  |
| 10 00   | Corberrie.....                                  | 10 00          |  |  |
| 588 74  | Cow Bay.....                                    | 280 00         |  |  |
| 13 89   | Coxheath.....                                   | 12 00          |  |  |
| 28 22   | Cranton Section.....                            | 11 50          |  |  |
| 9 66  | Croft.....                                      | 10 00          |  |  |
| 275 50  | Cross Roads, Country Harbor.....                | 87 50          |  |  |
| 4 67  | Cross Roads, Middle Medford (2 trimestres)..... | 7 00           |  |  |
| 0 15  | Cross Roads, Middle Ohio.....                   | 12 00          |  |  |
| 10 15   | Cross Roads, St. George's Channel.....          | 12 00          |  |  |
| 1 81  | Crouse Town (depuis le 1er janvier 1887).....   | 2 50           |  |  |
| 162 12  | Crowell.....                                    | 44 00          |  |  |
| 24 35   | Crowe's Mills.....                              | 12 00          |  |  |
| 38 38   | Crow Harbor.....                                | 28 50          |  |  |
| 7 09  | Culloden.....                                   | 10 00          |  |  |
| 23 72   | Dalhousie, East.....                            | 11 50          |  |  |
| 22 50   | Dalhousie Road.....                             | 16 00          |  |  |
| 20 86   | Dalhousie Settlement.....                       | 12 00          |  |  |
| 1,525 84  | Dartmouth.....                                  | 480 00         |  | 60 00  |
| 6 21  | Davison Street.....                             | 10 00          |  |  |
| 14 00   | Day's Springs.....                              | 12 00          |  |  |
| 54 00   | Dean.....                                       | 16 00          |  |  |
| 133 52  | Debert Station.....                             | 60 00          | 100 00                                 |  |
| 68 00   | Deep Brook.....                                 | 30 00          |  |  |
| 46 00   | Deerfield.....                                  | 20 00          |  |  |
| 7 30  | Delap's Cove.....                               | 10 00          |  |  |
| 39 93   | Delhaven.....                                   | 16 00          |  |  |
| 10 00   | Dempsey's Corner.....                           | 10 00          |  |  |
| 11 00   | Dennistown.....                                 | 10 00          |  |  |
| 11 00   | Densmore's Mills.....                           | 10 00          |  |  |
| 1,700 68  | Digby (*en différents temps).....               | *594 16        | *191 66                                | *95 83   |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, C.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                         | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 18 00   | Dingwall.....                                   | 12 00          |  |  |
| 175 86  | Discouse.....                                   | 60 00          |  |  |
| 7 98  | Doctor's Brook.....                             | 10 00          |  |  |
| 71 90   | Doctor's Cove.....                              | 28 09          |  |  |
| 32 13   | Doherty Creek.....                              | 16 00          |  |  |
| 18 34   | Dover, West.....                                | 14 00          |  |  |
| 34 93   | Dublin Shore.....                               | 16 00          |  |  |
| 46 95   | Dufferin Mines (depuis le 1er mai 1886).....    | 9 16           |  |  |
| 16 10   | Duncan.....                                     | 12 00          |  |  |
| 12 00   | Dundee.....                                     | 12 09          |  |  |
| 9 33  | Dunmaglass.....                                 | 10 00          |  |  |
| 10 65   | Dunmore.....                                    | 12 00          |  |  |
| 36 16   | Dunvegan.....                                   | 18 00          |  |  |
| 125 25  | Durham.....                                     | 48 00          |  |  |
| 1 88  | Durland (depuis le 1er janvier 1887).....       | 2 50           |  |  |
| 15 73   | Dutch Settlement.....                           | 11 50          |  |  |
| 192 33  | Dutch Village.....                              | 56 50          |  |  |
| 58 00   | Earltown.....                                   | 24 00          |  |  |
| 89 50   | East Bay.....                                   | 36 00          | 20 00                                  |  |
| 20 00   | East Bay, North Side.....                       | 16 00          |  |  |
| 16 00   | East Chebogue.....                              | 11 50          |  |  |
| 18 03   | East Chezzetcook.....                           | 10 00          |  |  |
| 34 27   | East Dover.....                                 | 12 00          |  |  |
| 32 62   | East Earltown.....                              | 12 00          |  |  |
| 104 21  | Eastern Harbor.....                             | 32 00          |  |  |
| 2 34  | East Ferry (fermé le 10 juillet 1886).....      | 2 93           |  |  |
| 29 70   | East Folly Mountain.....                        | 24 00          |  |  |
| 9 09  | East Hall's Harbor Road.....                    | 10 00          |  |  |
| 12 80   | East Jeddore.....                               | 10 00          |  |  |
| 33 00   | East Margaree.....                              | 15 00          |  |  |
| 13 75   | East Mapleton.....                              | 10 00          |  |  |
| 41 41   | East Margaretsville.....                        | 12 00          |  |  |
| 48 07   | East Mines Station.....                         | 15 00          |  |  |
| 39 30   | East New Annan.....                             | 34 00          |  |  |
| 25 00   | East Port Medway.....                           | 28 00          |  |  |
| 8 37  | East River.....                                 | 10 00          |  |  |
| 22 00   | East River, St. Mary's.....                     | 20 00          |  |  |
| 152 16  | East River, Sheet Harbor.....                   | 47 00          |  |  |
| 58 18   | East Side Margaree Harbor.....                  | 15 50          |  |  |
| 118 75  | East Side Pubnico Harbor.....                   | 39 00          |  |  |
| 5 79  | East Side Ragged Island.....                    | 10 00          |  |  |
|   | East Southampton (depuis le 1er mars 1887)..... | 0 83           |  |  |
| 26 85   | Eastville.....                                  | 12 00          |  |  |
| 22 86   | East Wentworth.....                             | 12 00          |  |  |
| 62 50   | East Wallace.....                               | 14 50          |  |  |
| 525 00  | Economy.....                                    | 212 00         |  |  |
| 185 00  | Economy Point.....                              | 100 00         |  |  |
| 68 00   | Ecum Secum.....                                 | 20 00          |  |  |
| 73 33   | Eel Brook.....                                  | 40 00          |  |  |
| 4 50  | Eel Cove.....                                   | 10 00          |  |  |
| 15 00   | Eel Creek.....                                  | 10 00          |  |  |
| 14 00   | Elgin.....                                      | 10 00          |  |  |
| 130 54  | Ellershouse (* y compris arrérages).....        | *140 00        |  |  |
| 27 66   | Elmfield.....                                   | 10 00          |  |  |
| 293 56  | Elmsdale.....                                   | 100 00         |  |  |
| 70 62   | Elmsvale.....                                   | 20 00          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, C.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

**N.B.**—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                     | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 9 58  | Emerald.....                                | 10 00          |  |  |
| 188 06  | Enfield.....                                | 60 00          |  |  |
| 29 23   | English Corners.....                        | 14 00          |  |  |
| 184 00  | English Town.....                           | 108 00         |  |  |
| 20 13   | Enon.....                                   | 12 00          |  |  |
| 8 50  | Erinville.....                              | 10 00          |  |  |
| 14 18   | Eskasoni.....                               | 12 00          |  |  |
| 5 25  | Etna.....                                   | 10 00          |  |  |
| 11 46   | Eureka (depuis le 1er mars 1887).....       | 0 83           |  |  |
| 11 00   | Factory Dale.....                           | 10 00          |  |  |
| 8 78  | Falkland.....                               | 10 00          |  |  |
| 18 23   | Falkland Ridge.....                         | 12 00          |  |  |
| 51 34   | Falmouth.....                               | 16 00          |  |  |
| 125 68  | Falmouth Station.....                       | 52 00          |  |  |
| 6 98  | False Bay Beach.....                        | 10 00          |  |  |
| 16 00   | Farmington.....                             | 10 00          |  |  |
|   | Fauxbourg (depuis le 1er février 1887)..... | 1 68           |  |  |
| 10 00   | Penwick.....                                | 10 00          |  |  |
| 23 85   | Ferry Landing.....                          | 10 00          |  |  |
| 18 34   | Fifteen-Mile Stream.....                    | 12 00          |  |  |
| 5 77  | First South.....                            | 10 00          |  |  |
| 172 45  | Five Islands.....                           | 98 00          |  |  |
| 37 82   | Five-Mile River.....                        | 16 00          |  |  |
| 17 50   | Fletcher's Station.....                     | 12 00          |  |  |
| 65 06   | Folly Lake.....                             | 10 00          |  |  |
| 66 06   | Folly Mountain.....                         | 74 00          |  |  |
| 210 40  | Folly Village.....                          | 158 00         |  |  |
| 13 00   | Forbes.....                                 | 10 00          |  |  |
| 11 62   | Forbes' Point.....                          | 10 00          |  |  |
| 8 58  | Forks, Baddeck.....                         | 10 00          |  |  |
| 10 00   | Fortie's Settlement.....                    | 10 00          |  |  |
| 34 78   | Fort Lawrence.....                          | 20 00          |  |  |
| 22 39   | Foster's.....                               | 12 00          |  |  |
| 94 64   | Fouchie.....                                | 40 00          |  |  |
| 18 96   | Four-Mile Brook.....                        | 10 00          |  |  |
| 23 85   | Fox Harbor.....                             | 12 00          |  |  |
| 8 84  | Fox Island, Main.....                       | 10 00          |  |  |
| 86 69   | Fox River.....                              | 28 00          |  |  |
| 47 25   | Framboise.....                              | 20 00          | 4 00                                   |  |
| 5 93  | Fraser's Grant.....                         | 10 00          |  |  |
| 13 23   | Fraser's Mills.....                         | 10 00          |  |  |
| 176 98  | Freeport.....                               | 80 00          |  |  |
| 12 00   | French River.....                           | 12 00          |  |  |
| 9 72  | French Road.....                            | 10 00          |  |  |
| 9 89  | Frenchvale.....                             | 10 00          |  |  |
| 142 06  | French Village.....                         | 52 00          |  |  |
| 19 50   | Friar's Head.....                           | 11 50          |  |  |
| 104 37  | Gaberouse.....                              | 40 00          |  |  |
| 10 50   | Gaberouse Lake.....                         | 10 00          |  |  |
| 85 00   | Garden of Eden.....                         | 19 00          |  |  |
| 12 00   | Gardiner Mines.....                         | 10 00          |  |  |
| 112 29  | Gaspereaux.....                             | 40 00          |  |  |
| 7 00  | Gavelton.....                               | 10 00          |  |  |
| 92 47   | Gay's River.....                            | 36 00          | 6 00                                   |  |
| 56 21   | Gay's River Road.....                       | 16 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, C.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N. B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                       | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 9 80  | George's River.....                           | 10 00          |  |  |
| 29 32   | Georgeville.....                              | 16 00          |  |  |
| 76 22   | Getson's Point.....                           | 28 00          |  |  |
| 11 35   | Grant's Lake.....                             | 10 00          |  |  |
| 74 15   | Gilbert's Cove.....                           | 32 00          |  |  |
| 13 50   | Gillander's Mountain.....                     | 10 00          |  |  |
| 15 00   | Gillie's Lake.....                            | 10 00          |  |  |
| 6 68  | Gillie's Point.....                           | 10 00          |  |  |
| 9 64  | Gillie's Point, East.....                     | 10 00          |  |  |
| 18 50   | Glen Alpine.....                              | 10 00          |  |  |
| 8 95  | Glen Bard.....                                | 10 00          |  |  |
| 7 98  | Glenbervie.....                               | 10 00          |  |  |
| 13 20   | Glencoe.....                                  | 10 00          |  |  |
| 0 90  | Glen Cove.....                                | 10 00          |  |  |
| 13 54   | Glendale.....                                 | 15 00          | 8 00                                   |  |
| 69 00   | Glendyer.....                                 | 24 00          |  |  |
| 64 41   | Glenelg.....                                  | 63 00          |  |  |
| 7 50  | Glengarry.....                                | 10 00          |  |  |
| 3 63  | Glengarry Road (depuis le 1er juin 1886)..... | 8 33           |  |  |
| 88 78   | Glengarry station.....                        | 54 00          | 10 00                                  |  |
| 67 73   | Glen Margaret.....                            | 32 00          | 10 00                                  |  |
| 7 80  | Glen Road.....                                | 10 00          |  |  |
| 11 56   | Glenshee.....                                 | 10 00          |  |  |
| 16 12   | Glen Uig.....                                 | 10 00          |  |  |
| 24 00   | Glenville (depuis le 1er juin 1886).....      | 8 33           |  |  |
| 90 00   | Glenwood.....                                 | 45 00          |  |  |
| 9 00  | Goff.....                                     | 10 00          |  |  |
| 160 84  | Goldenville.....                              | 90 00          |  |  |
| 21 19   | Gold River.....                               | 12 00          |  |  |
| 102 36  | Gore.....                                     | 35 00          |  |  |
| 43 95   | Goshen.....                                   | 23 00          |  |  |
| 119 00  | Grafton.....                                  | 39 00          |  |  |
| 12 39   | Grande Anse.....                              | 14 50          | 50 00                                  |  |
| 36 00   | Grand Etang.....                              | 14 00          |  |  |
| 28 49   | Grandigue Ferry.....                          | 26 00          |  |  |
| 6 10  | Grand Lake Station.....                       | 10 00          |  |  |
| 8 75  | Grand Mira, North.....                        | 10 00          |  |  |
| 9 00  | Grand Mira, South.....                        | 10 00          |  |  |
| 30 31   | Grand Narrows.....                            | 20 00          |  |  |
| 10 00   | Grand Narrows, Rear.....                      | 10 00          |  |  |
| 36 16   | Grand Narrows, South.....                     | 15 00          |  |  |
| 247 99  | Grand Pré.....                                | 104 00         |  |  |
| 93 13   | Grand River.....                              | 40 00          |  |  |
| 54 73   | Granton.....                                  | 24 00          |  |  |
| 34 00   | Granville Centre.....                         | 16 00          |  |  |
| 690 00  | Granville Ferry.....                          | 200 00         |  |  |
| 675 62  | Great Village.....                            | 259 98         | 120 00                                 |  |
| 44 50   | Green Cove.....                               | 10 00          |  |  |
| 15 03   | Greendale.....                                | 10 00          |  |  |
| 44 50   | Greenfield, Colchester.....                   | 16 00          |  |  |
| 28 86   | Greenfield, Queen's.....                      | 12 00          |  |  |
| 16 30   | Greenfield, St. Mary's.....                   | 15 00          |  |  |
| 7 17  | Green Hill.....                               | 10 00          |  |  |
| 26 18   | Green Hill, Pictou.....                       | 16 00          |  |  |
| 8 69  | Green's Brook.....                            | 10 00          |  |  |
| 15 63   | Green's Creek.....                            | 12 00          |  |  |
| 128 00  | Greenville.....                               | 50 00          | 8 00                                   |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, C.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                 | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 140 29  | Greenville Station.....                                 | 57 50          | 100 00                                 |  |
| 12 95   | Greenwood.....  | 10 00          |  |  |
| 19 62   | Greywood.....   | 11 00          |  |  |
| 41 43   | Grosses Coques.....                                     | 22 00          |  |  |
| 8 79  | Grosvenor.....  | 10 00          |  |  |
| 17 52   | Groves Point.....                                       | 10 00          |  |  |
| 8 38  | Gulf Shore.....   | 12 00          |  |  |
| 7 50  | Gull Cove (depuis le 1er juillet 1886).....             | 7 50           |  |  |
| 39 36   | Gunning Cove.....                                       | 15 00          |  |  |
| 1,038 24  | Guysborough.....  | 512 00         |  | 60 00  |
| 27 54   | Guysborough Intervale.....                              | 24 00          |  |  |
| 15 35   | Hackett's Cove.....                                     | 11 50          |  |  |
| 10 00   | Hainsville.....   | 10 00          |  |  |
| 34 03   | Half Island Cove.....                                   | 24 00          |  |  |
| 28 23   | Halfway Brook.....                                      | 10 00          |  |  |
| 10 49   | Halfway Cove.....                                       | 10 00          |  |  |
| 6 00  | Halfway River.....                                      | 10 00          |  |  |
| 15 50   | Halfway River Station.....                              | 12 00          |  |  |
| -47,881 32                                      | Halifax (appointem. et dépenses indiqués ailleurs)..... |                |  |  |
| 8 97  | Hallowell Grant.....                                    | 11 50          |  |  |
| 34 76   | Hall's Harbor.....                                      | 24 00          |  |  |
| 57 00   | Hansford.....   | 19 00          |  |  |
| 857 05  | Hantsport.....  | 320 00         |  | 40 00  |
| 235 51  | Harbor au Bouche.....                                   | 90 00          |  |  |
| 9 00  | Harbor Road.....  | 10 00          |  |  |
| 123 50  | Harborville.....  | 48 50          |  |  |
| 6 36  | Hardwood Lands.....                                     | 10 00          |  |  |
| 16 36   | Harmony.....  | 10 00          |  |  |
| 36 34   | Harmony Mills.....                                      | 16 00          |  |  |
| 27 60   | Harrigan Cove.....                                      | 14 00          |  |  |
| 7 44  | Harrison's Settlement (* y compris arrérages).....      | *10 50         |  |  |
| -47 00  | Hartford.....   | 20 00          |  |  |
| 12 15   | Hassett.....  | 10 00          |  |  |
| 5 74  | Hastings (* surcrédité).....                            | *8 50          |  |  |
| 29 88   | Havelock.....   | 12 00          |  |  |
| 15 85   | Hay Cove (depuis le 1er mai 1886).....                  | 9 17           |  |  |
| 5 50  | Hay's River.....  | 10 00          |  |  |
| 0 68  | Hazel Hill.....   | 10 00          |  |  |
| 34 68   | Head of Amherst.....                                    | 16 00          |  |  |
| 55 88   | Head of Chezzetcook (* y compris arrérages).....        | *21 82         |  |  |
| 20 95   | Head of Indian Harbor Lake.....                         | 12 00          |  |  |
| 13 90   | Head of Jeddore.....                                    | 12 00          |  |  |
| 183 40  | Head of Jordan River.....                               | 80 00          |  |  |
| 67 52   | Head of River Hébert.....                               | 19 00          |  |  |
| 140 69  | Head of St Margaret's Bay.....                          | 60 00          |  |  |
| 167 00  | Head of St. Mary's Bay.....                             | 50 00          |  |  |
| 55 23   | Head of South River Lake.....                           | 20 00          |  |  |
| 159 81  | Head of Tatamagouche Bay.....                           | 40 00          |  |  |
| 48 26   | Head of Wallace Bay.....                                | 20 00          |  |  |
| 26 11   | Head of Wallace Bay, côté nord.....                     | 20 00          |  |  |
| 29 85   | Heathbell.....  | 10 00          |  |  |
| 158 75  | Heatherton.....   | 60 00          |  |  |
| 7 00  | Hebb's Cross.....                                       | 12 00          |  |  |
| 356 71  | Hebron.....   | 147 50         |  |  |
|   | Hedgeville (depuis le 1er mars 1887).....               | 0 83           |  |  |
| 10 00   | Hemford.....  | 10 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, C.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                 | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 59 24   | Henderson Settlement.....                               | 19 00          |  |  |
| 11 05   | Hennigar.....   | 10 00          |  |  |
| 18 00   | Herring Cove (*2 trimestres ; y compris arrérages)..... | *16 50         |  |  |
| 10 30   | Highbury.....   | 10 00          |  |  |
| 66 41   | Highfield.....  | 20 00          |  |  |
| 27 64   | Highland Village.....                                   | 12 00          |  |  |
| 52 00   | Hillsborough.....                                       | 46 00          |  |  |
|   | Hillsdale (comptes non reçus).....                      |                |  |  |
| 19 13   | Hillside.....   | 12 00          |  |  |
| 5 22  | Hillsvale (depuis le 1er janvier 1887).....             | 2 50           |  |  |
| 28 46   | Hodson.....   | 11 50          |  |  |
| 33 52   | Holland Harbor.....                                     | 12 00          |  |  |
| 676 14  | Hopewell.....   | 220 00         | 24 00                                  |  |
| 12 50   | Hornsey.....  | 10 00          |  |  |
| 15 07   | Horn's Road.....  | 10 00          |  |  |
| 212 21  | Horton Landing.....                                     | 79 00          |  |  |
| 542 27  | Hubbard's Cove.....                                     | 87 50          | 12 00                                  |  |
| 12 00   | Hunter's Mountain.....                                  | 12 00          |  |  |
| 10 27   | Huntingdon.....   | 10 00          |  |  |
| 20 56   | Hants Point.....  | 14 00          |  |  |
| 10 00   | Hutchinson Settlement.....                              | 10 00          |  |  |
| 7 68  | Indian Brook.....                                       | 10 00          |  |  |
| 49 29   | Indian Harbor.....                                      | 20 00          |  |  |
| 7 66  | Indian Point.....                                       | 10 00          |  |  |
|   | Indian Road (comptes non reçus).....                    |                |  |  |
| 6 42  | Inglisville.....  | 12 00          |  |  |
| 72 37   | Ingonish.....   | 46 00          |  |  |
| 46 37   | Ingram River.....                                       | 20 00          |  |  |
| 10 76   | Ireton.....   | 12 00          |  |  |
| 55 60   | Irish Cove.....   | 36 00          |  |  |
| 6 50  | Iron Mines.....   | 12 00          |  |  |
| 18 42   | Iron Ore.....   | 10 00          |  |  |
| 134 55  | Isaac's Harbor.....                                     | 52 00          | 4 00                                   |  |
| 122 49  | Isaac's Harbor, côté est.....                           | 52 00          |  |  |
| 29 00   | Jackson.....  | 12 00          |  |  |
| 3 39  | Jackson Road.....                                       | 10 00          |  |  |
| 66 20   | Jacksonville.....                                       | 40 00          |  |  |
| 10 53   | James River (depuis le 1er juin 1886).....              | 8 33           |  |  |
| 10 50   | James River Station.....                                | 12 00          |  |  |
| 10 89   | Jamesville (depuis le 1er mai 1886).....                | 9 16           |  |  |
| 12 00   | Jauvrin's Harbor.....                                   | 10 00          |  |  |
| 39 65   | Jeddore Oyster Ponds.....                               | 20 00          |  |  |
| 23 49   | Joggin's Bridge.....                                    | 15 00          |  |  |
| 158 59  | Joggin's Mines.....                                     | 75 00          |  |  |
| 34 76   | Johnson's Crossing.....                                 | 11 50          |  |  |
| 22 17   | Jordan Bay.....   | 12 00          |  |  |
| 16 86   | Jordan Bay, côté est.....                               | 10 00          |  |  |
| 77 52   | Judique.....  | 30 00          |  |  |
| 13 50   | Juniper Mount.....                                      | 10 00          |  |  |
| 16 45   | Kelly's Cove.....                                       | 10 00          |  |  |
| 93 44   | Kempt.....  | 39 00          |  |  |
| 10 00   | Kempt Head.....   | 10 00          |  |  |
| 17 87   | Kempt Road.....   | 16 00          |  |  |
| 58 78   | Kempt Shore.....  | 24 00          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, C.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                            | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 5 56  | Kempt Town .....                                   | 10 00          |  |  |
| 25 50   | Kemptville .....                                   | 12 00          |  |  |
| 183 78  | Kennetcook .....                                   | 50 00          |  |  |
| 1 50  | Kennetcook Corner (depuis le 1er février 1887).... | 1 67           |  |  |
| 12 50   | Kennington Cove .....                              | 10 00          |  |  |
| 32 26   | Kerrowgare .....                                   | 16 00          |  |  |
| 33 51   | Kent .....   | 15 00          |  |  |
| 2,249 71  | Kentville .....                                    | 814 00         | 240 00                                 | 120 00   |
| 5 00  | Keppoch (2 trimestres) .....                       | 5 00           |  |  |
| 26 18   | Ketch Harbor .....                                 | 16 00          |  |  |
| 5 80  | Kewstoke .....                                     | 10 00          |  |  |
| 11 00   | Kilkenny Lake .....                                | 10 00          |  |  |
| 15 12   | Kingross .....                                     | 10 00          |  |  |
| 10 00   | Kingsbury .....                                    | 10 00          |  |  |
| 102 25  | Kingsport .....                                    | 50 00          |  |  |
| 478 35  | Kingston Station .....                             | 200 00         | 21 00                                  |  |
| 31 35   | Kingston Village .....                             | 14 00          |  |  |
| 21 00   | Kingsville .....                                   | 12 00          |  |  |
| 65 95   | Kingsman's Corners .....                           | 30 00          |  |  |
| 6 91  | Kirk Hill .....                                    | 10 00          |  |  |
| 6 00  | Knoydart (5 trimestres) .....                      | 12 50          |  |  |
| 4 67  | Kolbeck .....                                      | 10 00          |  |  |
| 51 50   | La Have, Cross Roads .....                         | 30 00          |  |  |
| 8 49  | La Have Island (depuis le 16 juin 1886) .....      | 7 50           |  |  |
| 8 50  | Lake Ainslie Chapel .....                          | 10 00          |  |  |
| 11 00   | Lake Ainslie, côté est .....                       | 14 00          |  |  |
| 18 50   | Lake Ainslie, côté sud .....                       | 10 00          | 8 00                                   |  |
|   | Lake Ainslie, côté ouest .....                     | 14 00          |  |  |
| 6 85  | Lake Annis .....                                   | 10 00          |  |  |
| 9 28  | Lake Egmont .....                                  | 10 00          |  |  |
| 16 00   | Lake George, King's (5 trimestres) .....           | 15 00          |  |  |
| 1 87  | Lake George, Yarmouth .....                        | 10 00          |  |  |
| 10 00   | Lakelands .....                                    | 10 00          |  |  |
| 10 00   | Lake Law .....                                     | 10 00          |  |  |
| 10 00   | Lake Paul .....                                    | 10 00          |  |  |
| 10 45   | Lake Ramsay .....                                  | 10 00          |  |  |
| 15 29   | Lakeside .....                                     | 12 00          |  |  |
| 6 39  | Lakevale (3 trimestres) .....                      | 7 50           |  |  |
| 85 17   | Lakeville .....                                    | 36 00          |  |  |
| 13 01   | Langille's .....                                   | 10 00          |  |  |
| 13 16   | Lantz .....  | 10 00          |  |  |
|   | Laplans .....                                      | 10 00          |  |  |
| 38 35   | L'Archeveque .....                                 | 16 00          |  |  |
| 75 46   | L'Ardoise .....                                    | 57 60          |  |  |
| 44 18   | Larry's River .....                                | 15 00          |  |  |
| 17 83   | Lattie's Brook .....                               | 10 00          |  |  |
| 504 09  | Lawrencetown, Annapolis .....                      | 262 00         |  |  |
| 19 49   | Lawrencetown, Halifax .....                        | 10 00          |  |  |
| 12 09   | Leamington (depuis le 1er octobre 1886) .....      | 5 00           |  |  |
| 23 76   | Leicester .....                                    | 19 00          |  |  |
| 15 50   | Leitch's Creek .....                               | 11 50          |  |  |
| 39 48   | Lennox Ferry .....                                 | 19 50          |  |  |
| 79 25   | Lequille .....                                     | 30 00          |  |  |
| 10 00   | Lewis Bay .....                                    | 10 00          |  |  |
| 34 24   | Lewis Head .....                                   | 12 00          |  |  |
| 10 13   | Lewis Mountain .....                               | 10 00          |  |  |



A, DANS L'ÉTAT N° 3, C.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                    | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 11 54   | Lilly .....  | 10 00          |  |  |
| 19 19   | Lime Hill .....  | 10 00          |  |  |
| 13 81   | Lime Rock .....  | 10 00          |  |  |
| 92 52   | Linden.....  | 37 50          | 20 00                                  |  |
| 154 54  | Lingan.....  | 94 00          |  |  |
| 39 32   | Linwood .....  | 22 00          |  |  |
| 140 32  | Liscombe .....   | 40 00          |  |  |
| 166 00  | Liscombe Mills .....                                       | 71 00          |  |  |
| 99 00   | Lismore (9 trimestres) .....                               | 27 00          |  |  |
| 69 86   | Little Bass River.....                                     | 28 00          |  |  |
| 130 50  | Little Bras d'Or.....                                      | 50 00          |  |  |
| 2 51  | Little Bras d'Or, South Side (dep. le 1er juin 1886) ..... | 8 33           |  |  |
| 48 77   | Little Brook Station.....                                  | 20 00          |  |  |
| 348 28  | Little Glace Bay (*depuis le 1er octobre 1886) .....       | 150 00         | *10 00                                 |  |
| 29 18   | Little Harbor.....   | 14 00          |  |  |
| 22 41   | Little Judique.....  | 16 00          |  |  |
| 13 55   | Little Loraine.....  | 12 00          |  |  |
| 9 61  | Little Mabou .....   | 10 00          |  |  |
| 9 11  | Little Narrows.....  | 10 00          |  |  |
| 8 18  | Little River, Cumberland.....                              | 10 00          |  |  |
| 43 00   | Little River, Digby.....                                   | 20 00          |  |  |
| 92 52   | Little River, Middle Musquodoboit.....                     | 36 00          |  |  |
| 36 25   | Littlewood.....  | 16 00          |  |  |
| 1,598 14  | Liverpool.....   | 720 00         |  | 120 00   |
| 10 00   | Livingston Cove.....                                       | 10 00          |  |  |
| 53 00   | Lochaber.....  | 18 00          |  |  |
| 13 19   | Loch Ban .....   | 10 00          |  |  |
| 182 96  | Lochartville .....   | 60 00          |  |  |
| 45 99   | Loch Lomond .....  | 17 50          |  |  |
| 39 16   | Lochside .....   | 14 00          |  |  |
| 811 38  | Lockeport .....  | 360 00         |  | 40 00  |
| 139 42  | Logan's Tannery.....                                       | 36 00          |  |  |
| 41 00   | Loganville.....  | 18 00          |  |  |
| 574 09  | Londonderry Station.....                                   | 243 69         | 80 00                                  |  |
| 10 46   | Long Island .....  | 10 00          |  |  |
| 9 43  | Long Island Main (depuis le 16 octobre 1886).....          | 7 92           |  |  |
| 52 65   | Long Point .....   | 25 00          |  |  |
| 18 00   | Lorne.....   | 14 00          |  |  |
| 21 62   | Lornevale.....   | 10 00          |  |  |
| 17 51   | Lorneville.....  | 12 00          |  |  |
| 129 81  | Lorway Mines.....  | 55 34          |  |  |
| 198 29  | Louisburg .....  | 80 00          | 10 00                                  |  |
| 13 11   | Lovat.....   | 10 00          |  |  |
| 150 68  | Lower Argyle.....  | 80 00          |  |  |
| 42 13   | Lower Barney's River.....                                  | 22 00          |  |  |
| 14 30   | Lower Blomidon.....  | 10 00          |  |  |
| 22 00   | Lower Caledonia.....                                       | 20 00          |  |  |
| 65 41   | Lower Canard .....   | 58 00          |  |  |
| 14 10   | Lower Carriboo River.....                                  | 11 50          |  |  |
| 57 41   | Lower Cove .....   | 32 00          |  |  |
| 69 92   | Lower East Pubnico.....                                    | 23 00          |  |  |
| 128 21  | Lower Economy .....  | 30 00          |  |  |
| 80 98   | Lower Five Islands.....                                    | 50 00          |  |  |
| 124 50  | Lower Granville.....                                       | 47 50          |  |  |
| 5 73  | Lower Hallowell Grant.....                                 | 10 00          |  |  |
| 21 94   | Lower La Have.....   | 12 00          |  |  |
| 107 29  | Lower L'Ardoise.....                                       | 36 00          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, C.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                         | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 12 76   | Lower Maccan .....                              | 10 00          |  |  |
| 35 00   | Lower Meagher's Grant .....                     | 10 00          |  |  |
| 3 32  | Lower Northfield .....                          | 10 00          |  |  |
| 28 02   | Lower Onslow .....                              | 19 50          |  |  |
| 6 81  | Lower Prospect .....                            | 10 00          |  |  |
| 28 93   | Lower River Hebert .....                        | 10 00          |  |  |
| 23 43   | Lower River Inhabitants .....                   | 16 00          |  |  |
| 16 65   | Lower Sackville .....                           | 10 00          |  |  |
| 52 36   | Lower Selmah .....                              | 24 00          |  |  |
| 9 61  | Lower Settlement, Middle River .....            | 10 00          |  |  |
| 33 34   | Lower Settlement, South River .....             | 12 00          |  |  |
| 9 00  | Lower Ship Harbor .....                         | 10 00          |  |  |
| 382 36  | Lower Stewiacke .....                           | 160 00         |  |  |
| 9 79  | Lower Washabuck .....                           | 10 00          |  |  |
| 28 46   | Lower Wentworth .....                           | 12 00          |  |  |
| 5 78  | Lower West Jeddore .....                        | 10 00          |  |  |
| 7 51  | Lower West Pubnico .....                        | 10 00          |  |  |
| 51 15   | Lower Wood Harbor .....                         | 26 00          |  |  |
| 29 31   | Low Point .....                                 | 16 00          |  |  |
| 1,486 30  | Lunenburg .....                                 | 560 00         |  | 80 00  |
| 12 90   | Lynn .....                                      | 12 00          |  |  |
| 15 00   | McAdam's Lake .....                             | 12 00          |  |  |
| 17 25   | McArra's Brook .....                            | 10 00          |  |  |
| 17 66   | McAuley's .....                                 | 12 00          |  |  |
| 9 85  | McCormack .....                                 | 10 00          |  |  |
| 7 16  | McGrath Mountain .....                          | 10 00          |  |  |
| 220 28  | McGray .....                                    | 47 50          | 20 00                                  |  |
| 8 40  | McKays Point .....                              | 10 00          |  |  |
| 25 14   | McKinnon's Harbor .....                         | 16 00          |  |  |
| 1 06  | McLeanville (depuis le 1er novembre 1886) ..... | 4 17           |  |  |
| 22 04   | McLellan's Brook .....                          | 11 50          |  |  |
| 11 17   | McLellan's Mountain .....                       | 10 00          |  |  |
| 14 73   | McPherson .....                                 | 10 00          |  |  |
| 14 24   | McPherson's Ferry .....                         | 16 00          |  |  |
| 332 14  | Mabou .....                                     | 160 00         | 120 00                                 |  |
| 9 33  | Mabou Coal Mines .....                          | 10 00          |  |  |
| 8 50  | Mabou Harbor .....                              | 10 00          |  |  |
| 17 00   | Mabou Harbor Mouth .....                        | 12 00          |  |  |
| 285 37  | Maccan .....                                    | 160 00         | 100 00                                 |  |
| 1 31  | Macnamara's Island .....                        | 10 00          |  |  |
| 17 28   | Madder's Cove .....                             | 10 00          |  |  |
| 521 06  | Mahone Bay .....                                | 230 00         |  |  |
| 105 80  | Main-à-Dieu .....                               | 40 00          | 6 00                                   |  |
| 67 00   | Maitland, Annapolis .....                       | 24 00          |  |  |
| 781 64  | Maitland, Hants .....                           | 359 00         |  | 40 00  |
| 11 03   | Malagash .....                                  | 10 00          |  |  |
| 41 29   | Malagash Point .....                            | 12 00          |  |  |
| 21 68   | Malgawatch .....                                | 14 50          |  |  |
| 38 89   | Malignant Cove .....                            | 15 50          |  |  |
| 6 89  | Mansfield .....                                 | 10 00          |  |  |
| 30 00   | Mapleton .....                                  | 12 00          |  |  |
| 8 50  | Marble Mountain .....                           | 10 00          |  |  |
| 171 27  | Margaree Harbor .....                           | 76 00          | 30 00                                  |  |
| 144 67  | Margaree Forks .....                            | 74 00          | 24 00                                  |  |
| 120 31  | Margaretsville .....                            | 50 00          |  |  |
| 53 09   | Marie Joseph .....                              | 30 00          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, C.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                           | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
|   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 11 03   | Marion Bridge (depuis le 1er septembre 1886)..... | 6 83           |  |  |
| 11 43   | Marion Bridge Road (ci-devant Marion Bridge)....  | 14 00          |  |  |
| 42 60   | Marrriott's Cove.....                             | 18 00          |  |  |
| 8 72  | Marsh.....  | 10 00          |  |  |
| 41 00   | Marshall's Town.....                              | 16 00          |  |  |
| 11 85   | Marshdale.....                                    | 10 00          |  |  |
| 6 49  | Marsh Lake.....                                   | 10 00          |  |  |
| 4 94  | Marshy Hope.....                                  | 10 00          |  |  |
| 18 71   | Martin's Point.....                               | 10 00          |  |  |
| 18 57   | Martin's River.....                               | 10 00          |  |  |
| 1 61  | Marydale.....                                     | 10 00          |  |  |
| 10 91   | Maryvale.....                                     | 10 00          |  |  |
| 41 59   | Mass Town.....                                    | 16 00          |  |  |
| 3 58  | Matheson.....                                     | 10 00          |  |  |
| 7 40  | Mattatall Lake.....                               | 10 00          |  |  |
| 14 00   | Mavillette.....                                   | 10 00          |  |  |
| 18 42   | Meagher's Grant.....                              | 24 00          |  |  |
| 8 50  | Meat Cove.....                                    | 10 00          |  |  |
| 25 00   | Medford.....                                      | 12 00          |  |  |
| 6 08  | Meiklefield.....                                  | 10 00          |  |  |
| 43 00   | Melford (*y compris arrérages).....               | *21 00         |  |  |
| 169 78  | Melrose.....                                      | 98 00          |  |  |
| 106 00  | Melvorn Square.....                               | 60 00          |  |  |
| 7 87  | Meiseners.....                                    | 10 00          |  |  |
| 182 20  | Merigonish.....                                   | 40 00          | 25 00                                  |  |
| 95 06   | Metaghan.....                                     | 49 50          |  |  |
| 100 58  | Metaghan River.....                               | 40 00          |  |  |
| 106 55  | Metaghan Station.....                             | 30 00          |  |  |
| 10 00   | Middle River Bank.....                            | 10 00          |  |  |
| 38 76   | Middleboro'.....                                  | 20 00          |  |  |
| 23 40   | Middle Cape.....                                  | 15 00          |  |  |
| 32 87   | Middle County Harbor.....                         | 12 00          |  |  |
| 32 58   | Middlefield (y compris arrérages).....            | 21 33          |  |  |
| 30 91   | Middle La Have Ferry.....                         | 11 50          |  |  |
| 15 01   | Middle Manchester.....                            | 10 00          |  |  |
| 413 36  | Middle Musquodoboit (*y compris arrérages).....   | 140 00         | *183 00                                |  |
| 1 75  | Middle Ohio.....                                  | 10 00          |  |  |
| 10 00   | Middle Porter's Lake.....                         | 10 00          |  |  |
| 30 14   | Middle River.....                                 | 12 00          |  |  |
| 321 08  | Middle Sackville.....                             | 32 00          |  |  |
| 65 41   | Middle Section, North East Margaree.....          | 20 00          |  |  |
| 5 60  | Middle Settlement, Barney's River.....            | 10 00          |  |  |
| 87 21   | Middle Stewiacke.....                             | 32 00          |  |  |
| 989 78  | Middleton, Annapolis.....                         | 350 00         |  | 40 00  |
| 12 30   | Middleton, Antigonishe.....                       | 10 00          |  |  |
| 2 97  | Middle Town.....                                  | 10 00          |  |  |
| 6 00  | Midville Branch.....                              | 10 00          |  |  |
| 16 94   | Milford.....                                      | 10 00          |  |  |
| 21 00   | Milford Haven Bridge.....                         | 12 00          |  |  |
| 125 96  | Milford Station.....                              | 60 00          |  |  |
| 25 60   | Mill Brook.....                                   | 14 00          |  |  |
| .....   | Mill Cove.....                                    | 10 00          |  |  |
| 11 88   | Mill Creek.....                                   | 10 00          |  |  |
| 40 64   | Miller's Creek (*y compris arrérages).....        | *25 00         |  |  |
| 4 52  | Mill Road.....                                    | 10 00          |  |  |
| 61 00   | Millville.....                                    | 20 00          |  |  |
| 233 44  | Mill Village.....                                 | 120 00         |  |  |

13—9\*\*

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, C.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                               | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|---------------------------------------|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                               | \$ cts.  |
| 20 64   | Millville.....  | 10 00          |                                       |  |
| 417 20  | Milton.....   | 213 50         |                                       |  |
| 15 75   | Mineral Rock.....                                     | 10 00          |                                       |  |
| 13 36   | Mineville.....  | 10 00          |                                       |  |
| 98 69   | Minaudie.....   | 43 00          |                                       |  |
| 11 54   | Mira Gut.....   | 12 00          |                                       |  |
| 30 00   | Monk's Head.....                                      | 12 00          |                                       |  |
| 33 07   | Montague Gold Mines.....                              | 20 00          |                                       |  |
| 34 80   | Woose Brook.....                                      | 15 50          |                                       |  |
| 15 55   | Mooseland.....  | 10 00          |                                       |  |
| 10 00   | Moose River, Cumberland.....                          | 10 00          |                                       |  |
| 14 88   | Moose River, Pictou.....                              | 10 00          |                                       |  |
| 29 00   | Morden.....   | 16 00          |                                       |  |
| 10 43   | Morristown, Antigonishe.....                          | 10 00          |                                       |  |
| 8 06  | Morristown, King's.....                               | 10 00          |                                       |  |
| 5 47  | Morton's Corners.....                                 | 10 00          |                                       |  |
| 87 25   | Moser's River.....                                    | 28 00          |                                       |  |
| 31 68   | Mosherville.....                                      | 12 00          |                                       |  |
| 16 57   | Mossman's Grant.....                                  | 10 00          |                                       |  |
| 13 04   | Mountain Road.....                                    | 10 00          |                                       |  |
| 1 90  | Mount Cusack.....                                     | 10 00          |                                       |  |
| 52 04   | Mount Denison.....                                    | 23 00          |                                       |  |
| 140 00  | Mount Hanly.....                                      | 47 00          |                                       |  |
| 7 06  | Mount Pleasant.....                                   | 10 00          |                                       |  |
| 13 86   | Mount Thom Settlement.....                            | 10 00          |                                       |  |
| 198 03  | Mount Uniacke.....                                    | 190 00         |                                       |  |
| 15 54   | Mount Uniacke Gold Mines (dep. le 1er déc. 1886)..... | 4 17           |                                       |  |
| 10 60   | Mountville.....                                       | 10 00          |                                       |  |
| 8 50  | Mull River.....                                       | 12 00          |                                       |  |
| 12 00   | Munroe's Bridge.....                                  | 11 50          |                                       |  |
| 14 15   | Murphyville.....                                      | 10 00          |                                       |  |
| 142 94  | Musquodoboit Harbor.....                              | 64 00          |                                       |  |
| 12 66   | Nappan.....   | 20 00          |                                       |  |
| 128 23  | Nappan Station.....                                   | 48 00          |                                       |  |
| 40 00   | Necum Teuch.....                                      | 16 00          |                                       |  |
| 33 72   | Neil's Harbor.....                                    | 16 00          |                                       |  |
| 74 16   | New Albany.....                                       | 28 00          |                                       |  |
| 5 50  | New Boston.....                                       | 10 00          |                                       |  |
|   | Newburn (*y compris arrérages).....                   | *17 50         |                                       |  |
| 202 12  | New Campbellton.....                                  | 93 00          |                                       |  |
| 4 36  | New Canada.....                                       | 10 00          |                                       |  |
| 11 50   | Newcomb.....  | 10 00          |                                       |  |
| 28 59   | Newcomb Corner.....                                   | 12 00          |                                       |  |
| 6 15  | New Cornwall.....                                     | 10 00          |                                       |  |
| 9 58  | New Edinburgh.....                                    | 10 00          |                                       |  |
| 5 00  | New Elm.....  | 10 00          |                                       |  |
| 19 00   | New Gairloch.....                                     | 12 00          |                                       |  |
| 3,781 59  | New Glasgow (*discontinué le 31 décembre 1886).....   | 1,100 00       | 100 00                                | *80 00   |
| 10 53   | New Grafton.....                                      | 10 00          |                                       |  |
| 23 82   | New Harbor.....                                       | 16 00          |                                       |  |
| 9 55  | New Harris.....                                       | 10 00          |                                       |  |
| 16 00   | New Haven.....  | 16 00          |                                       |  |
| 12 00   | New Larig.....  | 12 00          |                                       |  |
| 25 87   | New Minas.....  | 14 00          |                                       |  |
| 357 75  | Newport.....  | 384 00         |                                       | 40 00  |
| 26 65   | Newport Corner.....                                   | 19 00          |                                       |  |

A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, C.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du-bureau de poste.                               | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts  |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 174 84  | Newport Landing.....                                  | 80 00          |  |  |
| 157 59  | Newport Station.....                                  | 47 50          | 100 00                                 |  |
| 82 72   | New Ross.....   | 36 00          |  |  |
| 20 52   | New Ross Road.....                                    | 10 00          |  |  |
| 15 24   | New Salem.....  | 10 00          |  |  |
| 28 48   | Newton's Mills.....                                   | 10 00          |  |  |
|   | Newtonville (depuis le 15 février 1887).....          | 1 25           |  |  |
| 30 12   | New Town.....   | 11 00          |  |  |
| 18 56   | New Tusket.....                                       | 10 00          |  |  |
| 87 00   | Newville.....   | 19 00          |  |  |
| 113 00  | Nictaux Falls.....                                    | 48 00          |  |  |
| 47 53   | Nine Mile River.....                                  | 16 00          |  |  |
| 197 00  | Noel.....   | 80 00          |  |  |
| 10 00   | Noel Road.....  | 10 00          |  |  |
| 27 00   | Noel Shore.....                                       | 12 00          |  |  |
| 7 08  | North Alton.....                                      | 10 00          |  |  |
| 10 50   | North Beaver Bank.....                                | 12 00          |  |  |
| 133 12  | North Brookfield.....                                 | 24 00          |  |  |
| 63 00   | North East Branch, Margaree.....                      | 30 00          |  |  |
| 75 14   | North East Harbor.....                                | 36 00          |  |  |
| 198 25  | North End of Lochaber Lake.....                       | 17 50          |  |  |
| 11 36   | Northfield (5 trimestres; * y compris arrérages)..... | *16 00         |  |  |
| 17 96   | North Framboise.....                                  | 10 00          |  |  |
| 16 86   | North Grant.....                                      | 10 00          |  |  |
| 26 28   | North Granville.....                                  | 10 00          |  |  |
| 9 12  | North Gut, St. Ann's.....                             | 11 50          |  |  |
| 2 28  | North Intervale.....                                  | 10 00          |  |  |
| 9 00  | North Medford.....                                    | 10 00          |  |  |
| 9 00  | North Mountain.....                                   | 10 00          |  |  |
| 129 13  | Northport.....  | 36 00          |  |  |
| 40 03   | North Range Corner.....                               | 16 00          |  |  |
| 57 29   | North River.....                                      | 20 00          |  |  |
| 9 71  | North River Bridge, Colchester.....                   | 17 50          |  |  |
| 45 15   | North River Bridge, Victoria.....                     | 57 50          |  |  |
| 3 43  | North Salem.....                                      | 10 00          |  |  |
| 20 00   | North Section of Earltown.....                        | 12 00          |  |  |
| 26 35   | North Shore, Cumberland.....                          | 12 00          |  |  |
| 11 00   | North Shore, Victoria.....                            | 10 00          |  |  |
| 13 05   | North Shore of St. Margaret's Bay.....                | 10 00          |  |  |
| 1,671 87  | North Sydney.....                                     | 640 00         | 36 00                                  | 100 00   |
| 1 88  | North West.....                                       | 10 00          |  |  |
|   | North West Arm.....                                   | 28 00          |  |  |
|   | North West Cove.....                                  | 10 00          |  |  |
| 33 58   | Norwood.....  | 10 00          |  |  |
| 10 92   | Nutby.....  | 10 00          |  |  |
| 39 43   | Nyanza.....   | 15 00          |  |  |
| 102 08  | Oakfield.....   | 50 00          |  |  |
| 12 70   | Oak Park.....   | 11 50          |  |  |
| 9 45  | Oban.....   | 10 00          |  |  |
|   | Odin (depuis le 15 février 1887).....                 | 1 25           |  |  |
| 8 99  | Ogden.....  | 10 00          |  |  |
| 10 09   | Ogilvie.....  | 10 00          |  |  |
| 9 11  | Ohio.....   | 10 00          |  |  |
| 111 00  | Old Barns.....  | 32 00          |  |  |
| 53 95   | Oldham.....   | 23 00          |  |  |
| 27 87   | Onslow Mountain.....                                  | 11 50          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, C.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                               | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 131 00  | Onslow Station.....                                   | 28 00          |  |  |
| 5 34  | Orangedale (5 trimestres).....                        | 14 00          |  |  |
| 7 50  | Outer Island of Port Hood.....                        | 10 00          |  |  |
| 19 40   | Overton.....  | 10 00          |  |  |
| 16 68   | Owl's Head Harbor.....                                | 10 00          |  |  |
| 830 79  | Oxford.....   | 320 00         |  | 40 00  |
| 11 08   | Oyster Ponds (3 trimestres).....                      | 7 50           |  |  |
| 230 79  | Paradise Lane.....                                    | 100 00         |  |  |
| 5 00  | Parker's Cove.....                                    | 10 00          |  |  |
| 15 97   | Park's Creek.....                                     | 10 00          |  |  |
| 1,765 14  | Parrsboro'.....                                       | 520 00         | 100 00                                 | 80 00  |
| 14 02   | Parrsboro' Shore.....                                 | 12 00          |  |  |
| 8 00  | Partridge Island.....                                 | 10 00          |  |  |
| 28 24   | Peggy's Cove.....                                     | 12 00          |  |  |
| 28 13   | Pembroke.....   | 14 00          |  |  |
| 19 42   | Pembroke Shore.....                                   | 11 50          |  |  |
| 8 75  | Perott Settlement.....                                | 10 00          |  |  |
| 28 72   | Petite de Grat.....                                   | 16 00          |  |  |
| 134 00  | Petite Rivière Bridge.....                            | 60 00          |  |  |
| 19 81   | Petpeswick Harbor.....                                | 10 00          |  |  |
| 3,906 86  | Pictou.....   | 1,200 00       | 100 00                                 | 200 00   |
| 18 42   | Pictou Island (y compris arrérages).....              | *12 60         |  |  |
| 173 00  | Pictou Landing.....                                   | 60 00          |  |  |
| 40 75   | Piedmont Valley.....                                  | 16 00          |  |  |
| 5 71  | Pinedale.....   | 10 00          |  |  |
| 12 92   | Pine Tree.....  | 10 00          |  |  |
| 83 30   | Pirate Harbor.....                                    | 50 00          | 20 00                                  |  |
| 48 00   | Plainfield.....                                       | 19 00          |  |  |
| 8 80  | Plaister Mines.....                                   | 10 00          |  |  |
| 20 56   | Pleasant Bay.....                                     | 10 00          |  |  |
| 52 45   | Pleasant Harbor (ci-devant Shoal Bay).....            | 19 00          |  |  |
| 7 94  | Pleasant Hills (depuis le 1er octobre 1886).....      | 5 00           |  |  |
|   | Pleasant Lake.....                                    | 11 50          |  |  |
| 14 82   | Pleasant Point.....                                   | 16 00          |  |  |
| 47 28   | Pleasant River (y compris arrérages).....             | *17 50         |  |  |
| 10 01   | Pleasant Valley.....                                  | 10 00          |  |  |
|   | Pleasant Valley, Pictou.....                          | 10 00          |  |  |
| 12 51   | Pleasant Valley, Yarmouth (dep. le 15 juin 1886)..... | 7 92           |  |  |
| 14 00   | Pleasantville.....                                    | 14 00          |  |  |
| 38 19   | Plymouth.....   | 12 00          |  |  |
| 12 33   | Plymouth Road.....                                    | 12 00          |  |  |
| 75 28   | Plympton.....   | 40 00          |  |  |
| 3 82  | Point Aconi.....                                      | 10 00          |  |  |
| 9 50  | Point Clear.....                                      | 10 00          |  |  |
| 8 05  | Point Edward.....                                     | 10 00          |  |  |
| 16 58   | Point Michaud.....                                    | 10 00          |  |  |
| 5 50  | Point of Cape.....                                    | 10 00          |  |  |
| 65 24   | Pomquet Chapel.....                                   | 24 00          |  |  |
| 31 56   | Ponds.....  | 20 60          |  |  |
| 24 72   | Poplar Hill.....                                      | 16 00          |  |  |
| 189 56  | Port Acadia.....                                      | 69 00          |  |  |
| 95 00   | Portapique.....                                       | 40 00          |  |  |
| 29 62   | Portapique Mountain.....                              | 12 00          |  |  |
| 22 76   | Portapique Rear.....                                  | 11 50          |  |  |
| 28 86   | Port Beckerton.....                                   | 12 00          |  |  |
| 66 25   | Port Caledonia.....                                   | 47 50          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, C.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                           | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 86 50   | Port Clyde .....                                  | 48 00          |  |  |
| 16 03   | Porter's Lake (*y compris arrérages) .....        | *14 50         |  |  |
| 21 00   | Port Felix .....                                  | 12 00          |  |  |
| 293 34  | Port George .....                                 | 80 00          |  |  |
| 184 52  | Port Greville .....                               | 50 00          |  |  |
| 350 02  | Port Hastings .....                               | 446 00         |  | 40 00  |
| 744 24  | Port Hawkesbury .....                             | 360 00         | 240 00                                 |  |
| 62 39   | Port Hillford .....                               | 30 00          |  |  |
| 640 18  | Port Hood .....                                   | 500 00         |  |  |
| 20 59   | Port Hood Island .....                            | 20 00          |  |  |
| 35 25   | Port Howe .....                                   | 15 00          |  |  |
| 38 93   | Port Joli .....                                   | 15 00          |  |  |
| 262 73  | Port LaTour .....                                 | 70 00          |  |  |
| 72 49   | Port Lorne .....                                  | 30 00          |  |  |
| 252 52  | Port Maitland .....                               | 95 00          |  |  |
| 14 81   | Port Malcolm (ci-devant Cariboo Cove) .....       | 16 00          |  |  |
| 88 32   | Port Matoon .....                                 | 48 00          |  |  |
| 290 45  | Port Medway .....                                 | 130 00         |  |  |
| 409 14  | Port Mulgrave .....                               | 180 00         | 24 00                                  |  |
| 41 09   | Port Philip .....                                 | 19 00          |  |  |
| 9 63  | Port Richmond .....                               | 19 00          |  |  |
| 31 09   | Port Royal .....                                  | 15 00          |  |  |
| 335 03  | Port Williams .....                               | 120 00         |  |  |
| 356 73  | Port Williams Station .....                       | 170 00         | 120 00                                 |  |
| 1 64  | Preston (depuis le 1er nov. 1886) .....           | 4 17           |  |  |
| 68 66   | Prince Albert .....                               | 28 20          |  |  |
| 53 03   | Princeport .....                                  | 20 00          |  |  |
| 20 50   | Princeville .....                                 | 12 00          |  |  |
| 66 73   | Prospect .....                                    | 30 00          |  |  |
| 14 18   | Puabico Beach .....                               | 10 00          |  |  |
| 144 45  | Puabico Harbor .....                              | 67 50          |  |  |
| 627 61  | Pugwash .....                                     | 320 00         | 10 00                                  | 40 00  |
| 37 00   | Pugwash River .....                               | 20 00          |  |  |
| 10 00   | Purlbrook .....                                   | 10 00          |  |  |
| 13 33   | Queensville .....                                 | 11 50          |  |  |
| 23 39   | Quinan .....                                      | 11 50          |  |  |
| 35 59   | Ragged Head .....                                 | 15 00          |  |  |
| 13 69   | Ragged Island .....                               | 14 00          |  |  |
| 9 00  | Ramsay .....                                      | 10 00          |  |  |
| 83 80   | Rawdon .....                                      | 28 50          |  |  |
| 61 00   | Rawdon Gold Mines (depuis le 1er fév. 1887) ..... | 24 40          |  |  |
| 9 75  | Rear of Baddeck Bay .....                         | 10 00          |  |  |
| 10 00   | Rear of Balls Creek .....                         | 10 00          |  |  |
| 9 97  | Rear of Ben Brin .....                            | 10 00          |  |  |
| 7 50  | Rear of Black River .....                         | 10 00          |  |  |
| 12 64   | Rear of Little Judique .....                      | 10 00          |  |  |
| 14 00   | Rear Lands, Sporting Mountain .....               | 10 00          |  |  |
| 52 53   | Red Island .....                                  | 28 50          | 6 00                                   |  |
| 2 50  | Reidway (depuis le 1er janvier 1887) .....        | 2 50           |  |  |
| 18 00   | Renfrew .....                                     | 15 00          |  |  |
| 7 80  | Reynardton .....                                  | 10 00          |  |  |
| 36 84   | Rhodes .....                                      | 16 00          |  |  |
| 6 45  | Rhodes' Corners .....                             | 10 00          |  |  |
| 48 00   | Ritcey's Cove .....                               | 16 00          |  |  |
| 72 36   | River Bourgeoise .....                            | 50 00          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, C.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

**N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.**

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.   | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 17 32   | Riverdale.....  | 10 00          |  |  |
| 38 55   | River Dennis.....   | 24 00          |  |  |
| 12 20   | River Dennis Road.....  | 10 00          |  |  |
| 83 85   | River Hebert.....   | 84 00          |  |  |
|   | River Hebert Bend (depuis le 1er fév. 1887).....                            | 1 67           |  |  |
| 259 78  | River Hebert, West Side.....  | 25 00          |  |  |
| 84 45   | River Inhabitants Bridge.....   | 40 00          | 8 00                                   |  |
| 631 72  | River John.....   | 300 00         |  | 40 00  |
| 13 38   | River John Road.....  | 10 00          |  |  |
| 133 31  | River Phillip.....  | 116 00         |  |  |
| 98 15   | Riversdale.....   | 40 00          |  |  |
| 10 00   | Riverside.....  | 10 00          |  |  |
|   | Riverside Corner (depuis le 1er fév. 1887).....                             | 1 67           |  |  |
| 17 00   | Rivulet.....  | 12 00          |  |  |
| 10 15   | Roache Vale.....  | 10 00          |  |  |
| 60 81   | Robins.....   | 16 00          |  |  |
| 6 35  | Robinson's Corners (depuis le 1er déc. 1886).....                           | 3 33           |  |  |
| 30 35   | Rockdale.....   | 11 50          |  |  |
| 0 12  | Rockingham.....   | 16 00          |  |  |
| 127 56  | Rockingham Station (ci-devant Four-Mile House).....                         | 44 60          |  |  |
| 23 00   | Rocklin.....  | 16 00          |  |  |
| 17 00   | Rockley.....  | 11 50          |  |  |
| 60 07   | Rockville.....  | 20 00          |  |  |
| 30 64   | Rockwell Settlement.....  | 12 00          |  |  |
| 16 00   | Rocky Bay.....  | 10 00          |  |  |
| 25 60   | Rocky Mountain.....   | 12 00          |  |  |
| 27 01   | Roger's Hill.....   | 12 00          |  |  |
| 20 24   | Roman's Valley.....   | 10 00          |  |  |
| 10 00   | Rose.....   | 10 00          |  |  |
| 20 40   | Roseway.....  | 12 00          |  |  |
| 8 27  | Roslin.....   | 10 00          |  |  |
| 14 14   | Ross Corner.....  | 10 00          |  |  |
| 47 69   | Rossway.....  | 16 00          |  |  |
| 263 60  | Round Hill.....   | 87 50          |  |  |
| 15 33   | Round Island.....   | 10 00          |  |  |
| 12 67   | Roxbury.....  | 10 00          |  |  |
| 105 12  | St. Andrews.....  | 66 00          |  |  |
| 22 74   | St. Ann's.....  | 10 00          |  |  |
| 16 00   | St. Bernard.....  | 10 00          |  |  |
| 5 33  | Ste. Catharine's River.....   | 10 00          |  |  |
| 56 46   | Ste. Croix.....   | 23 00          |  |  |
| 16 22   | St. Esprit (depuis le 1er juin 1886).....                                   | 11 33          |  |  |
| 14 00   | St. George's Channel.....   | 14 00          |  |  |
| 17 97   | St. Joseph.....   | 12 00          |  |  |
| 13 30   | St. Mary's River.....   | 10 00          |  |  |
| 7 86  | St. Patrick's Channel.....  | 10 00          |  |  |
| 25 78   | St. Paul's.....   | 12 00          |  |  |
| 399 54  | St. Peter's.....  | 259 50         | 80 00                                  |  |
| 25 40   | Sable River (depuis le 1er juillet 1886 ; ci-devant bureau auxiliaire)..... | 15 00          | 45 00                                  |  |
| 8 00  | Salem, Cumberland.....  | 10 00          |  |  |
| 128 95  | Salem, Yarmouth (depuis le 1er mai 1886).....                               | 9 17           |  |  |
| 19 75   | Salem Road.....   | 10 00          |  |  |
| 11 48   | Salmon River, Cap-Breton.....   | 10 00          |  |  |
|   | Salmon River, Digby (comptes non reçus).....                                |                |  |  |
| 97 25   | Salmon River, Halifax.....  | 40 00          |  |  |



**A, DANS L'ÉTAT N° 3, C.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

**N.B.**—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                            | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 15 61   | Salmon River, Lake Settlement                      | 12 00          |  |  |
| 10 00   | Salt Springs, Antigonishe                          | 10 00          |  |  |
| 108 00  | Salt Springs, Pictou                               | 61 00          |  |  |
| 85 56   | Salt Springs Station                               | 24 00          |  |  |
| 64 28   | Sambro   | 20 00          |  |  |
| 23 26   | Sand Beach   | 11 50          |  |  |
| 42 11   | Sandford   | 12 00          |  |  |
| 39 00   | Sand Point   | 14 00          |  |  |
| 72 21   | Sand River   | 23 00          |  |  |
| 9 05  | Sandy Beaches                                      | 10 00          |  |  |
| 134 77  | Sandy Cove   | 68 00          |  |  |
| 40 21   | Sandy Point  | 16 00          |  |  |
| 67 15   | Saulnierville                                      | 30 00          |  |  |
| 55 14   | Saw Mill Creek                                     | 24 00          |  |  |
| 42 92   | Scatarie Island                                    | 15 00          |  |  |
| 66 17   | Scotch Village                                     | 24 60          |  |  |
| 51 16   | Scotsburn  | 24 00          |  |  |
| 77 55   | Scott's Bay  | 30 00          |  |  |
| 9 65  | Scott's Bay Road                                   | 10 00          |  |  |
| 23 00   | Scottsville  | 16 00          |  |  |
| 32 38   | Seaforth   | 10 00          |  |  |
|   | Second Peninsula                                   | 10 00          |  |  |
| 126 28  | Selma  | 50 00          |  |  |
| 11 58   | Shad Bay   | 10 00          |  |  |
| 52 69   | Shag Harbor  | 19 00          |  |  |
| 45 25   | Sheet Harbor Passage                               | 15 50          |  |  |
| 194 25  | Shetfield Mills                                    | 72 00          |  |  |
| 1,045 61  | Shelburne (*y compris items spéciaux)              | *435 98        | 12 00                                  | *54 34   |
| 408 82  | Sherbrooke   | 332 00         |  | 40 00  |
| 44 92   | Shinemicas Bridge                                  | 19 50          |  |  |
| 115 35  | Ship Harbor  | 50 00          |  |  |
| 59 73   | Ship Harbor Lake                                   | 20 00          |  |  |
| 33 69   | Short Beach  | 16 00          |  |  |
| 625 28  | Shubenacadie                                       | 238 50         | 200 00                                 |  |
| 55 15   | Shulie   | 24 00          |  |  |
|   | Shunacadie   | 10 00          |  |  |
| 16 50   | Sight Point  | 10 00          |  |  |
| 23 95   | Six Mile Brook                                     | 14 00          |  |  |
| 41 97   | Six Mile Road                                      | 15 50          |  |  |
| 15 57   | Skir Dhu   | 10 00          |  |  |
| 8 50  | Sky Glen   | 10 00          |  |  |
| 10 25   | Sky Mountain                                       | 10 00          |  |  |
| 6 00  | Sluice Point                                       | 10 00          |  |  |
|   | Smithfield   | 11 50          |  |  |
| 75 40   | Smith's Cove                                       | 32 00          |  |  |
| 25 76   | Soldier's Cove                                     | 13 50          |  |  |
| 198 50  | Somerset (3 années)                                | 167 50         |  |  |
| 154 47  | Sonora   | 50 00          |  |  |
| 11 69   | South  | 10 00          |  |  |
| 140 56  | Southampton  | 52 00          |  |  |
| 39 07   | South Bar Sydney River                             | 14 00          |  |  |
| 54 25   | South Bay  | 20 00          |  |  |
| 44 84   | South Branch                                       | 16 00          |  |  |
| 13 57   | South Cove   | 10 00          |  |  |
| 18 09   | South East Passage                                 | 10 00          |  |  |
| 44 72   | South End Lochaber (3 trimestres; *y compris arr.) | *21 67         |  |  |
| 119 21  | South Farmington (2 trimestres)                    | 50 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, C.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.  | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustibles et éclairage. |
|---|--|----------------|--|---|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.   |
| 10 00   | South Gut, St. Ann's.....  | 20 00          |  |   |
| 10 79   | South Head, Cow Bay.....   | 10 00          |  |   |
| 20 08   | South Louisburg.....   | 11 50          |  |   |
| 1 20  | South McLellan's Mountain (rouvert le 1er fév. '87)  | 1 67           |  |   |
| 151 20  | South Maitland.....  | 70 00          |  |   |
| 7 64  | South Merland.....   | 10 00          |  |   |
| 242 00  | South Ohio.....  | 87 50          | 20 00                                  |   |
| 11 00   | South Range.....   | 10 00          |  |   |
| 166 11  | South Rawdon.....  | 140 00         |  |   |
| 8 85  | South Side Baddeck River.....  | 10 00          |  |   |
| 41 30   | South Side Basin, River Dennis.....  | 12 00          |  |   |
| 12 50   | South Side Boulardarie.....  | 10 00          |  |   |
| 10 40   | South Side of Whycomagh Bay.....   | 10 00          |  |   |
| 38 50   | South Vale.....  | 20 00          |  |   |
| 18 03   | South Victoria.....  | 11 50          |  |   |
| 11 40   | Southville.....  | 10 00          |  |   |
| 11 50   | South West Mabou.....  | 12 00          |  |   |
| 55 76   | South West Margaree.....   | 28 00          |  |   |
| 30 00   | Spa Springs.....   | 12 00          |  |   |
| 133 16  | Spencer Island.....  | 44 00          |  |   |
| 99 27   | Springfield.....   | 34 50          |  |   |
| 272 50  | Spring Hill Junction.....  | 100 00         |  |   |
| 1,712 39  | Spring Hill Mines.....   | 487 50         |  | 55 00   |
| 101 00  | Springville.....   | 34 00          |  |   |
| 89 09   | Spry Bay.....  | 40 00          |  |   |
| 5 72  | Spryfield.....   | 10 00          |  |   |
| 1 68  | Stake Road (depuis le 1er mars 1887).....  | 0 83           |  |   |
| 23 23   | Steam Mill Village.....  | 15 50          |  |   |
| 45 19   | Steep Creek.....   | 14 00          |  |   |
| 1,297 14  | Stellarton.....  | 480 00         |  | 60 00   |
| 81 00   | Stewiacke Cross Roads.....   | 50 00          |  |   |
| 39 66   | Still Water.....   | 24 00          |  |   |
| 17 00   | Stirling.....  | 11 50          |  |   |
| 18 32   | Stoddart's.....  | 16 00          |  |   |
| 26 56   | Stone House.....   | 12 00          |  |   |
| 23 05   | Stormont.....  | 10 00          |  |   |
| 115 50  | Strathlorne.....   | 37 50          |  |   |
| 35 00   | Stronach Mountain.....   | 12 00          |  |   |
| 15 57   | Street's Ridge.....  | 12 00          |  |   |
|   | Sugar Leaf (depuis le 1er août 1886; ci-devant un bureau de poste interm., comptes non reçus)..... |                |  |   |
| 3 98  | Summerside.....  | 10 00          |  |   |
| 193 24  | Summersville.....  | 64 00          |  |   |
| 21 60   | Summersville Centre.....   | 16 00          |  |   |
| 32 55   | Sundridge.....   | 12 00          |  |   |
| 98 67   | Sunnybrae.....   | 36 00          |  |   |
| 14 34   | Sunnyside.....   | 10 00          |  |   |
| 3 27  | Surette Island.....  | 10 00          |  |   |
| 25 78   | Sutherland Mills.....  | 12 00          |  |   |
| 21 50   | Sutherland River.....  | 10 00          |  |   |
| 3 25  | Swansburg.....   | 10 00          |  |   |
| 2,276 86  | Sydney.....  | 720 00         | 200 00                                 | 120 00  |
| 26 42   | Sydney Forks.....  | 16 00          |  |   |
| 386 17  | Sydney Mines.....  | 150 00         |  |   |
| 21 84   | Tancook Island.....  | 11 50          |  |   |
| 205 67  | Tangier.....   | 120 00         |  |   |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, C.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 22 20   | Tarbert (depuis le 1er juin 1886).....                 | 10 00          |  |  |
| 508 63  | Tatamogouche .....                                     | 220 00         |  |  |
| 28 41   | Tatamagouche Mountain .....                            | 16 00          |  |  |
| 58 50   | Tenecape .....   | 20 00          |  |  |
| 6 09  | Terrence Bay .....                                     | 12 00          |  |  |
| 29 27   | The Falls .....  | 16 00          |  |  |
| 56 12   | The Points, West Bay .....                             | 15 00          |  |  |
| 162 50  | Thompson's Mills .....                                 | 76 00          | 100 00                                 |  |
| 490 05  | Thorburn .....   | 172 50         |  |  |
| 32 72   | Thornville .....                                       | 24 00          |  |  |
| 20 91   | Three Mile House .....                                 | 11 50          |  |  |
| 83 70   | Three Sisters .....                                    | 55 00          |  |  |
| 12 40   | Tidnish .....  | 10 00          |  |  |
| 90 33   | Tiverton .....   | 40 00          |  |  |
| 29 59   | Toney River.....                                       | 14 00          |  |  |
| 67 00   | Torbay .....   | 62 00          |  |  |
| 45 00   | Torbrook .....   | 19 00          |  |  |
| 22 10   | Town Plot .....  | 12 00          |  |  |
| 137 30  | Tracadie .....   | 131 00         |  |  |
| 8 41  | Trafalgar .....  | 10 00          |  |  |
| 27 20   | Tremont .....  | 14 00          |  |  |
| 217 75  | Trenton.....   | 36 00          |  |  |
| 18 76   | Trout Brook .....                                      | 10 00          |  |  |
| 8 00  | Trout River .....                                      | 10 00          |  |  |
| 16 00   | Truemanville .....                                     | 12 00          |  |  |
| 6,415 07  | Truro (*discontinué le 30 sept. 1886).....             | 1,640 00       |  | *70 00   |
| 60 00   | Tupperville.....                                       | 24 00          |  |  |
| 199 96  | Tusket .....   | 117 25         | 8 00                                   |  |
| 62 35   | Tusket Wedge.....                                      | 23 00          |  |  |
| 9 44  | Two Islands .....                                      | 10 00          |  |  |
| 13 95   | Two Rivers (depuis le 1er mai jusq. 31 déc. 1886)..... | 6 66           |  |  |
| 12 00   | Union Centre .....                                     | 10 00          |  |  |
| 6 16  | Upper Big Tracadie.....                                | 10 00          |  |  |
| .....   | Upper Branch .....                                     | 10 00          |  |  |
| 9 35  | Upper Caledonia.....                                   | 10 00          |  |  |
| 126 47  | Upper Canard .....                                     | 50 00          |  |  |
| 36 07   | Upper Clarence .....                                   | 12 00          |  |  |
| 29 19   | Upper Clements .....                                   | 12 00          |  |  |
| 5 35  | Upper Clyde River .....                                | 10 00          |  |  |
| 73 58   | Upper Cross Roads, St. Mary's .....                    | 40 00          | 24 00                                  |  |
| 86 00   | Upper Dyke Village.....                                | 28 00          |  |  |
| 133 25  | Upper Economy .....                                    | 50 00          |  |  |
| 17 50   | Upper Fort Lawrence .....                              | 10 00          |  |  |
| 40 55   | Upper Granville .....                                  | 11 50          |  |  |
| .....   | Upper Komptown (depuis le 1er février 1887).....       | 1 67           |  |  |
| .....   | Upper Kennetcook .....                                 | 10 00          |  |  |
| 26 00   | Upper LaHave .....                                     | 16 00          |  |  |
| 7 50  | Upper Leitch's Creek (depuis le 1er juillet 1886)..... | 7 50           |  |  |
| 25 10   | Upper Malagash .....                                   | 10 00          |  |  |
| 20 13   | Upper Margaree .....                                   | 10 00          |  |  |
| 119 46  | Upper Musquodoboit (3 trimestres).....                 | 42 50          |  |  |
| 26 02   | Upper Newport.....                                     | 37 50          |  |  |
| 24 99   | Upper Nine-Mile River .....                            | 12 00          |  |  |
| 10 88   | Upper North River .....                                | 10 00          |  |  |
| 21 00   | Upper Perreaux .....                                   | 12 00          |  |  |
| 66 24   | Upper Port La Tour.....                                | 30 00          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, C.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

**N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.**

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                   | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 80 29   | Upper Rawdon .....  | 28 50          |  |  |
| 35 50   | Upper Sackville .....                                     | 10 00          |  |  |
| 12 10   | Upper Settlement, Baddeck River .....                     | 10 00          |  |  |
| 32 48   | Upper Settlement, Middle River .....                      | 12 00          |  |  |
| 52 55   | Upper Settlement, South River .....                       | 22 00          |  |  |
| 1 50  | Upper South-West Mabou (depuis le 1er déc. 1886) .....    | 3 33           |  |  |
| 329 16  | Upper Stewiacke .....                                     | 116 50         | 20 00                                  |  |
| 10 06   | Upper Washabuck .....                                     | 10 00          |  |  |
| 27 70   | Upper Wood Harbor .....                                   | 20 00          |  |  |
| 36 85   | Urbania .....   | 10 00          |  |  |
| 10 00   | Usher .....   | 10 00          |  |  |
| 24 33   | Valley Mills .....  | 10 00          |  |  |
| 102 98  | Valley Station .....                                      | 36 00          |  |  |
| 18 00   | Vaughan .....   | 12 00          |  |  |
| 16 49   | Vernal .....  | 10 00          |  |  |
| 10 00   | Vernon Mines .....  | 10 00          |  |  |
| 11 83   | Vesuvius .....  | 10 00          |  |  |
| 9 18  | Victoria .....  | 10 00          |  |  |
| 28 93   | Victoria Beach .....                                      | 12 50          |  |  |
| 13 31   | Victoria Harbor .....                                     | 10 00          |  |  |
| 173 69  | Victoria Mines .....                                      | 60 00          |  |  |
| 64 60   | Victoria Vale .....                                       | 30 00          |  |  |
| 1 29  | Vienot's .....  | 10 00          |  |  |
| 14 61   | Villagedale .....   | 11 50          |  |  |
| 65 00   | Volger's Cove .....                                       | 20 00          |  |  |
| 466 89  | Wallace .....   | 170 00         |  |  |
| 205 70  | Wallace Bridge .....                                      | 100 00         |  |  |
| 20 65   | Wallace Grant .....                                       | 11 50          |  |  |
| 17 50   | Wallace Ridge .....                                       | 14 00          |  |  |
| 10 50   | Wallbrook .....   | 10 00          |  |  |
| 180 78  | Walton .....  | 80 00          |  |  |
| 35 12   | Waterford .....   | 12 00          |  |  |
| 7 36  | Waterloo .....  | 10 00          |  |  |
| 24 90   | Waternish .....   | 14 00          |  |  |
| 35 78   | Watervale .....   | 14 00          |  |  |
| 980 50  | Waterville .....  | 340 00         |  | 40 00  |
| 21 66   | Watt Set't. Sheet Harbor (depuis le 1er sept. 1886) ..... | 5 83           |  |  |
| 27 70   | Waugh's River .....                                       | 14 00          |  |  |
| 92 06   | Waverley .....  | 56 00          |  |  |
| 12 71   | Waver Settlement .....                                    | 10 00          |  |  |
| 17 61   | Wellington .....  | 16 00          |  |  |
| 37 79   | Wentworth .....   | 16 00          |  |  |
| 58 00   | Wentworth Creek .....                                     | 16 00          |  |  |
| 234 85  | Wentworth Station .....                                   | 70 00          | 100 00                                 |  |
| 35 25   | West Advocate .....                                       | 16 00          |  |  |
| 147 42  | West Arichat .....  | 60 00          |  |  |
| 259 50  | West Bay .....  | 100 00         | 4 00                                   |  |
| 20 55   | West Berlin .....   | 12 00          |  |  |
| 84 97   | West Branch, River John .....                             | 40 00          |  |  |
| 117 48  | West Branch, River Philip .....                           | 40 00          |  |  |
| 43 00   | West Brook .....  | 30 00          |  |  |
| 32 00   | West Brook Mills (depuis le 1er mai 1886) .....           | 9 17           |  |  |
| 29 00   | West Caledonia .....                                      | 12 00          |  |  |
| 10 38   | West Carriboo .....                                       | 10 00          |  |  |
| 41 87   | Westchester .....   | 18 00          |  |  |
| 10 00   | Westchester Lake .....                                    | 10 00          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, C.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.  | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 21 53   | West Chezzetcook.....  | 12 00          |  |  |
| 53 13   | West Dublin.....   | 24 00          |  |  |
| 8 59  | Western Head.....  | 10 00          |  |  |
| 4 65  | Westfield (depuis le 1er octobre 1886).....                        | 5 00           |  |  |
| 93 60   | West Gore.....   | 26 50          |  |  |
| 30 75   | West Hansford.....   | 11 50          |  |  |
| 60 13   | West Inglisville.....  | 16 00          |  |  |
| 48 77   | West Jeddore.....  | 16 00          |  |  |
| 41 41   | West La Have Ferry.....  | 24 00          |  |  |
| 20 59   | West Lakevale (y compris arrérages).....                           | 10 83          |  |  |
| 3 02  | West Lawrencetown (depuis le 1er nov. 1886).....                   | 4 17           |  |  |
| 15 06   | West Leicester.....  | 10 00          |  |  |
| 30 03   | West Merigonishe.....  | 12 00          |  |  |
| 156 98  | West New Annan (*y compris arrérages).....                         | *75 00         |  |  |
| 32 28   | West Newdy Quoddy.....   | 16 00          |  |  |
| 384 44  | Westport.....  | 140 00         |  |  |
| 33 00   | West Pubnico.....  | 24 00          |  |  |
| 64 39   | West River.....  | 133 00         |  |  |
| 411 86  | West River, Sheet Harbor.....                                      | 200 00         |  |  |
| 94 00   | West River Station.....  | 60 00          |  |  |
| 8 50  | West Side, Lochaber.....   | 10 00          |  |  |
| 11 18   | West Side, Middle River.....                                       | 10 00          |  |  |
| 937 88  | Westville.....   | 360 00         | 10 00                                  | 40 00  |
| 1,074 29  | Weymouth.....  | 636 00         |  | 100 00   |
| 819 76  | Weymouth Bridge.....   | 320 00         |  | 40 00  |
| 5 50  | Whitburn.....  | 10 00          |  |  |
| 74 11   | Whitehead.....   | 20 00          |  |  |
| 20 09   | White Hill.....  | 10 00          |  |  |
| 9 00  | White Point (3 trimestres).....                                    | 9 00           |  |  |
| 113 25  | White Rock Mills.....  | 50 00          |  |  |
| 432 00  | Whycocomagh.....   | 250 00         |  |  |
| 5 97  | Whycocomagh Bay, côté nord.....                                    | 11 50          |  |  |
| 4 00  | Whycocomagh, Rear.....   | 10 00          |  |  |
| 12 00   | Williamsdale.....  | 10 00          |  |  |
| 2 33  | Williamsdale, East (depuis le 1er février 1887).....               | 1 67           |  |  |
| 502 49  | William's Point (depuis le 1er février 1887).....                  | 1 67           |  |  |
| 8 13  | Wilmot.....  | 100 00         | 25 00                                  |  |
| 3,750 77  | Windham Hill.....  | 1,000 00       |  | *16 67   |
| 52 00   | Windsor (*discontinué le 31 juillet 1886).....                     | 35 00          |  |  |
| 95 52   | Windsor Junction.....  | 40 00          |  |  |
| 78 46   | Wine Harbor.....   | 19 00          |  |  |
| 2,031 19  | Wittenburg.....  | 600 00         |  | 100 00   |
| 9 31  | Wolfville.....   | 10 00          |  |  |
| 25 45   | Woodbourne.....  | 12 00          |  |  |
| 10 00   | Woodville.....   | 10 00          |  |  |
| 6 00  | Wreck Cove.....  | 12 00          |  |  |
| 6,476 15  | Wyse's Corner.....   | 12 00          |  |  |
|   | Yarmouth (*y compris arrérages; †discontinué le 31 mars 1887)..... | 1,759 99       | *660 01                                | †210 00  |
| \$197,044 84                                    | Totaux.....  | †\$60,746 57   | \$5,090 67                             | \$2,981 84   |

†N.B.—De cette somme \$58,732.92 ont été payés à même les revenus perçus, et \$2,013.65 à même le crédit parlementaire. On a rendu compte de cette dernière somme à la page 115, partie ii.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

A, DANS L'ÉTAT N° 3, D.

DÉTAILS de tous les paiements faits pour appointements, etc., dans le Nouveau-Brunswick; indiquant dans chaque cas le nom de la personne, le service ou la fonction, et le montant payé, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Service.  | Appointements. |      | Service de nuit et frais de route. |      | Total des classes. |      | Grand total. |      |
|---|---|----------------|------|------------------------------------|------|--------------------|------|--------------|------|
|   |   | \$             | cts. | \$                                 | cts. | \$                 | cts. | \$           | cts. |
| <b>DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK.</b>         |   |                |      |                                    |      |                    |      |              |      |
| J. McMillan                                   | Inspecteur des bureaux de poste, jusqu'au 30 septembre 1886 (décedé)  | 550            | 00   |                                    |      | 1,821              | 67   |              |      |
| S. J. King                                    | Inspecteur des bureaux de poste depuis le 10 novembre 1886, et maître de poste de Saint-Jean jusqu'à cette date | 1,271          | 67   |                                    |      | 1,350              | 00   |              |      |
| W. C. Whittaker                               | Commis de 1re classe  | 1,350          | 00   |                                    |      | 1,200              | 00   |              |      |
| W. R. Avery                                   | do 2e   |                |      |                                    |      |                    |      |              |      |
| W. Hatch                                      | do 3e   | 760            | 00   |                                    |      |                    |      |              |      |
| C. A. Murray                                  | do  | 800            | 00   |                                    |      |                    |      |              |      |
| R. J. Freeze                                  | do dep. le 1er mai 1887 (transf. du serv. des malles sur ch. de fer)  | 86             | 67   |                                    |      | 1,646              | 67   |              |      |
| E. Fairweather                                | Commis temporaire, depuis le 31 décembre 1886   | 200            | 00   |                                    |      | 200                | 00   |              |      |
| W. Bannister                                  | Messageur   | 580            | 00   |                                    |      | 580                | 00   |              |      |
| <b>Total, inspecteur des bureaux de poste</b> |   |                |      |                                    |      |                    |      |              |      |
|   |   | 1,345          | 00   |                                    |      | 1,345              | 00   |              |      |
| <b>SERVICE DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.</b> |   |                |      |                                    |      |                    |      |              |      |
| F. W. Blizzard                                | Premier courrier intérimaire sur chemins de fer   | 960            | 00   | 419                                | 14   |                    |      | 1,379        | 14   |
| G. M. Ryan                                    | Courrier sur chemins de fer, 1re classe   |                |      |                                    |      |                    |      |              |      |
| F. A. Estey                                   | do 2e   | 800            | 00   | 323                                | 01   |                    |      |              |      |
| W. Starkie                                    | do  | 800            | 00   | 345                                | 43   |                    |      |              |      |
| J. Philips                                    | do  | 800            | 00   | 431                                | 62   |                    |      |              |      |
| W. J. Weldon                                  | do  | 800            | 00   | 376                                | 04   |                    |      |              |      |
|   |   |                |      |                                    |      | 17,485             | 46   |              |      |
|   |   | 19,324         | 99   | 8,047                              | 17   |                    |      | 27,372       | 16   |

|   |              |          |    |         |    |  |  |          |          |
|---|--------------|----------|----|---------|----|--|--|----------|----------|
| J. R. Pidgeon                                       | do 3e classe | 800      | 00 | 347     | 36 |  |  |          |          |
| G. A. Barker  | do           | 800      | 00 | 324     | 02 |  |  |          |          |
| A. J. Gross   | do           | 800      | 00 | 279     | 38 |  |  |          |          |
| D. Price  | do           | 800      | 00 | 389     | 19 |  |  |          |          |
| H. Wathen   | do           | 500      | 00 | 260     | 82 |  |  |          |          |
| J. C. Miller  | do           | 800      | 00 | 391     | 49 |  |  |          |          |
| D. MacKendrick                                      | do           | 720      | 00 | 239     | 11 |  |  |          |          |
| A. Brittain   | do           | 680      | 00 | 366     | 52 |  |  |          |          |
| R. G. Magee   | do           | 653      | 33 | 363     | 12 |  |  |          |          |
| S. R. Jack  | do           | 680      | 00 | 437     | 04 |  |  |          |          |
| S. E. Maxwell                                       | do           | 680      | 00 | 362     | 53 |  |  |          |          |
| E. L. Willis  | do           | 653      | 33 | 189     | 00 |  |  | 17,485   | 46       |
| R. J. Freeze  | do 3e classe | 433      | 33 | 84      | 84 |  |  |          |          |
| G. H. Oulton  | do           | 520      | 00 | 405     | 61 |  |  |          |          |
| A. Murray   | do           | 526      | 67 | 306     | 24 |  |  |          |          |
| J. Campbell   | do           | 520      | 00 | 213     | 56 |  |  |          |          |
| A. C. Edgcombe                                      | do           | 490      | 00 | 209     | 92 |  |  |          |          |
| F. C. Ketchum                                       | do           | 490      | 00 | 178     | 11 |  |  |          |          |
| C. P. Hoben   | do           | 480      | 00 | 227     | 52 |  |  |          |          |
| H. Nadeau   | do           | 480      | 00 | 200     | 77 |  |  |          |          |
| J. H. Watt  | do           | 480      | 00 | 217     | 78 |  |  |          |          |
| H. B. Peck  | do           | 480      | 00 | 128     | 97 |  |  |          |          |
| W. S. Hall  | do           | 80       | 00 | 29      | 54 |  |  | 7,182    | 56       |
|   |              | 19,324   | 99 | 8,047   | 17 |  |  | 27,372   | 16       |
| <b>Total, service des malles par chemins de fer</b> |              |          |    |         |    |  |  |          |          |
|   |              | \$26,123 | 33 | \$8,047 | 17 |  |  | \$34,170 | 50       |
|   |              |          |    |         |    |  |  |          | \$34,170 |
|   |              |          |    |         |    |  |  |          | \$34,170 |

Grand total à reporter.

A, DANS L'ÉTAT N° 3, D.—Détails de tous paiements faits pour appointements, etc., dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Service.  | Appointements.<br>\$ cts. | Total des classes.<br>\$ cts. | Grand total.<br>\$ cts. |
|---|---|---------------------------|-------------------------------|-------------------------|
| <i>Report</i>   |   |                           |                               |                         |
| <b>BUREAU DE POSTE DE FRÉDÉRICTON.</b>                      |   |                           |                               |                         |
| P. McPeake  | Maître de poste   | 1,600 00                  | 1,600 00                      | 1,600 00                |
| J. Cameron  | Commis de 2e classe   | 1,200 00                  | 1,200 00                      | 1,200 00                |
| W. B. Phair   | do 3e   | 800 00                    | 800 00                        | 800 00                  |
| E. W. Vavasour  | do  | 730 00                    | 730 00                        | 730 00                  |
| A. E. Wilson  | do  | 510 00                    | 510 00                        | 510 00                  |
| Sr. B. H. Philips   | do  | 440 60                    | 440 60                        | 440 60                  |
| A. S. Phair   | Facteur   | 530 00                    | 530 00                        | 530 00                  |
| J. D. Perkins   | do temporaire, depuis le 1er jusqu'au 14 octobre 1886                             | 13 55                     | 13 55                         | 13 55                   |
| Total, bureau de poste de Frédéricton                       |   |                           |                               |                         |
| <b>BUREAU DE POSTE DE SAINT-JEAN.</b>                       |   |                           |                               |                         |
| E. J. King  | Maître de poste, jusqu'au 9 novembre 1886 (nommé inspecteur des bureaux de poste) | 1,000 00                  | 1,000 00                      | 1,000 00                |
| E. Willis   | do depuis le 10 novembre 1886   | 1,283 33                  | 1,283 33                      | 1,283 33                |
| J. Woodrow  | Sous-maître de poste  | 1,500 00                  | 1,500 00                      | 1,500 00                |
| M. J. Potter  | Commis de 1re classe  | 1,200 00                  | 1,200 00                      | 1,200 00                |
| A. W. Reed  | do  | 1,200 00                  | 1,200 00                      | 1,200 00                |
| H. P. Otty  | do 2e   | 1,200 00                  | 1,200 00                      | 1,200 00                |
| A. McNichol   | do  | 1,140 00                  | 1,140 00                      | 1,140 00                |
| R. G. McIntyre  | do  | 1,140 00                  | 1,140 00                      | 1,140 00                |
| G. F. Ring  | do  | 1,175 42                  | 1,175 42                      | 1,175 42                |
| J. S. Flaglor   | do  | 1,100 00                  | 1,100 00                      | 1,100 00                |
| (moins l'amende; suspendu depuis le 7 jusqu'au 13 mai 1887) |   |                           |                               |                         |

5,813 55

|  |  |        |          |             |
|--|--|--------|----------|-------------|
| J. L. Finen  | do                                       | 350 00 | 350 00   | 350 00      |
| R. D. Woodrow  | do                                       | 900 00 | 900 00   | 900 00      |
| J. W. Ring   | do 3e classe                             | 800 00 | 800 00   | 800 00      |
| R. A. Hamlin   | do                                       | 800 00 | 800 00   | 800 00      |
| T. Jenkins   | do                                       | 800 00 | 800 00   | 800 00      |
| J. H. Ritchie  | do                                       | 800 00 | 800 00   | 800 00      |
| J. P. Bell   | do                                       | 760 00 | 760 00   | 760 00      |
| A. Thompson  | do                                       | 760 00 | 760 00   | 760 00      |
| J. C. Clark  | do                                       | 553 78 | 553 78   | 553 78      |
| H. P. Lee  | do                                       | 550 00 | 550 00   | 550 00      |
| F. Ferguson  | do                                       | 460 00 | 460 00   | 460 00      |
| J. R. Copp   | do                                       | 440 00 | 440 00   | 440 00      |
| J. P. Hapwell  | do                                       | 366 67 | 366 67   | 366 67      |
| W. S. Hall   | do                                       | 400 00 | 400 00   | 400 00      |
| W. O. Dunham   | do                                       | 400 00 | 400 00   | 400 00      |
| J. Malcolin  | do                                       | 400 00 | 400 00   | 400 00      |
| J. A. Ewing  | Commis temporaire, depuis le 14 mai 1887 | 52 69  | 52 69    | 52 69       |
| Total, bureau de poste de Saint-Jean   |  |        |          |             |
| <b>Surintendant des facteurs.</b>  |  |        |          |             |
| G. E. Withers  | do                                       | 455 00 | 455 00   | 455 00      |
| R. McLaughlin  | do                                       | 600 00 | 600 00   | 600 00      |
| W. Young   | do                                       | 600 00 | 600 00   | 600 00      |
| O. Belyea  | do                                       | 600 00 | 600 00   | 600 00      |
| C. W. Plumpton   | do                                       | 600 00 | 600 00   | 600 00      |
| W. Lane  | do                                       | 600 00 | 600 00   | 600 00      |
| J. McManus   | do                                       | 600 00 | 600 00   | 600 00      |
| J. Beamish   | do                                       | 507 50 | 507 50   | 507 50      |
| U. Pelyea  | do                                       | 420 00 | 420 00   | 420 00      |
| A. Morgan  | do                                       | 420 00 | 420 00   | 420 00      |
| R. Hill  | do                                       | 397 66 | 397 66   | 397 66      |
| O. H. Grant  | do                                       | 405 00 | 405 00   | 405 00      |
| O. H. Elston   | do                                       | 367 50 | 367 50   | 367 50      |
| J. A. Mallman  | do                                       | 367 50 | 367 50   | 367 50      |
| P. Cassely   | do                                       | 520 00 | 520 00   | 520 00      |
| G. Bell  | Messageur (gardien de bureau)            | 520 00 | 520 00   | 520 00      |
| Total, bureau de poste de Saint-Jean   |  |        |          |             |
| Balances des appointements remis par chèque à des maîtres de poste, autres que ceux qui précèdent; étant l'excédant de leurs appointements sur le montant du revenu perçu par eux (voir total de l'état suivant) |  |        |          |             |
|  |  |        | 7,605 42 | 30,053 05   |
|  |  |        |          | 2,171 16    |
| Total  |  |        |          | \$72,607 26 |

H: H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

A. W. McLELLAN,  
Maître général des postes.

## A, DANS L'ÉTAT N° 3, D.

DÉTAILS des appointements ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage, et revenu perçu aux différents bureaux de poste en le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N. B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                    | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 3 75  | Abougoggin Road .....                      | 10 00          |  |  |
| 12 55   | Acadia .....                               | 10 00          |  |  |
| 21 18   | Acadia Siding .....                        | 16 00          |  |  |
| 19 54   | Adamsville (depuis le 1er août 1886) ..... | 6 67           |  |  |
| 8 67  | Akerley .....                              | 10 00          |  |  |
| 405 99  | Albert (*surcrédité) .....                 | 200 00         | *40 00                                 |  |
| 62 00   | Albert Mines .....                         | 23 00          |  |  |
| 21 77   | Aldouane .....                             | 12 00          |  |  |
| 60 15   | Alexander's Point .....                    | 24 00          |  |  |
| 8 25  | Alexandria .....                           | 10 00          |  |  |
| 7 46  | Alison .....                               | 10 00          |  |  |
| 17 35   | Allandale .....                            | 11 50          |  |  |
| 211 00  | Alma .....                                 | 80 00          |  |  |
| 102 50  | Anagance .....                             | 60 00          |  |  |
| 14 53   | Anagance Ridge .....                       | 10 00          |  |  |
| 5 61  | Anderson .....                             | 10 00          |  |  |
| 514 80  | Andover .....                              | 247 50         |  |  |
| 12 00   | Annidale .....                             | 10 00          |  |  |
| 177 04  | Apohaqui (*y compris arrérages) .....      | 100 00         | *33 50                                 |  |
| 6 88  | Archibald Settlement .....                 | 10 00          |  |  |
| 22 19   | Argyle .....                               | 16 00          |  |  |
| 6 43  | Armstrong .....                            | 10 00          |  |  |
| 203 15  | Armstrong's Brook .....                    | 84 00          | 8 00                                   |  |
| 33 38   | Armstrong's Corners .....                  | 12 00          |  |  |
| 124 00  | Aroostook Junction .....                   | 30 00          |  |  |
| 14 38   | Aroostook Portage .....                    | 10 00          |  |  |
| 42 17   | Arthurette .....                           | 16 00          |  |  |
| 12 58   | Ashland .....                              | 12 00          |  |  |
| 36 00   | Avery's Portage .....                      | 18 00          |  |  |
| 29 80   | Avondale .....                             | 16 00          |  |  |
| 10 03   | Babington .....                            | 10 00          |  |  |
| 41 00   | Back Bay .....                             | 16 00          |  |  |
| 397 81  | Baie Verte .....                           | 150 00         | 20 00                                  |  |
| 19 38   | Baie Verte Road .....                      | 12 00          |  |  |
| 37 78   | Baillie .....                              | 20 00          |  |  |
| 17 00   | Bairdsville .....                          | 16 00          | 24 00                                  |  |
| 16 08   | Balmoral .....                             | 12 00          |  |  |
| 14 00   | Barachois .....                            | 12 00          |  |  |
| 137 32  | Barnaby River (10 trimestres) .....        | 47 00          |  |  |
| 53 51   | Barnesville .....                          | 24 00          |  |  |
| 8 36  | Barrettsholm .....                         | 10 00          |  |  |
| 3 92  | Bartibog .....                             | 10 00          |  |  |
| 26 03   | Bartibog Bridge .....                      | 12 00          |  |  |
| 22 43   | Bartlett's Mills .....                     | 12 00          |  |  |
| 194 28  | Bass River .....                           | 80 00          | 10 00                                  |  |
| 11 11   | Basswood Ridge .....                       | 10 00          |  |  |
| 270 00  | Bath .....                                 | 70 00          | 6 00                                   |  |
| 1,491 33  | Bathurst .....                             | 580 00         | 100 00                                 | 60 00  |
| 682 83  | Bathurst Village .....                     | 320 00         |  |  |
| 60 00   | Bay du Vin .....                           | 17 50          |  |  |
| 7 99  | Bay du Vin Mills .....                     | 10 00          |  |  |
| 199 28  | Bayfield .....                             | 60 00          |  |  |
| 28 72   | Bayside .....                              | 12 00          |  |  |



A, DANS L'ÉTAT N° 3, D.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres, poste, etc. | Nom du bureau de poste.                        | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|--|--|----------------|--|--|
| \$ cts.  |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 15 87  | Bayswater                                      | 12 00          |  |  |
| 13 41  | Bay View                                       | 10 00          |  |  |
| 18 84  | Beaconsfield                                   | 10 00          |  |  |
| 33 25  | Bear Island                                    | 22 00          |  |  |
| 16 15  | Beaufort                                       | 12 00          |  |  |
| 16 25  | Beaver Brook                                   | 11 50          |  |  |
| 12 02  | Beaver Dam                                     | 10 00          |  |  |
| 81 20  | Beaver Harbor                                  | 28 00          |  |  |
| 31 55  | Beech Hill                                     | 10 00          |  |  |
| 78 03  | Belledune                                      | 24 00          |  |  |
| 60 40  | Belledune River                                | 24 00          |  |  |
| 162 00   | Sellefleuer                                    | 31 00          |  |  |
| 13 03  | Belleisle                                      | 10 00          |  |  |
| 14 51  | Belleisle Bay                                  | 10 00          |  |  |
| 61 36  | Belleisle Creek                                | 23 00          |  |  |
| 9 89   | Bellenden                                      | 10 00          |  |  |
| 7 33   | Belleville                                     | 10 00          |  |  |
| 14 34  | Belliveau Village                              | 10 00          |  |  |
| 12 75  | Belyea's Cove                                  | 10 00          |  |  |
| 191 00   | Benton   | 80 00          |  |  |
| 16 48  | Beresford                                      | 12 00          |  |  |
| 85 00  | Berry Mill Station                             | 36 00          |  |  |
| 10 00  | Berryton                                       | 10 00          |  |  |
| 13 00  | Big Cove                                       | 10 00          |  |  |
| 9 63   | Biggar R dge                                   | 10 00          |  |  |
| 15 66  | Birch Ridge                                    | 10 00          |  |  |
| 6 53   | Birdton  | 10 00          |  |  |
| 308 85   | Black Brook                                    | 93 00          |  |  |
| 8 30   | Black Land                                     | 38 00          |  |  |
| 64 06  | Black Point                                    | 16 00          |  |  |
| 10 00  | Black River (Northumberland)                   | 16 00          |  |  |
| 32 86  | Black River (Saint-Jean)                       | 16 00          |  |  |
| 11 53  | Black River Bridge                             | 12 00          |  |  |
| 12 00  | Black Rock, Gloucester                         | 16 00          |  |  |
| 12 62  | Black Rock, Victoria                           | 10 00          |  |  |
| 13 76  | Black's Harbor                                 | 10 00          |  |  |
| 251 77   | Blackville                                     | 77 50          |  |  |
| 12 62  | Blair Athol                                    | 10 00          |  |  |
| 7 15   | Blanchard Settlement (depuis le 1er juin 1886) | 8 33           |  |  |
| 13 65  | Blayne Ridge                                   | 10 00          |  |  |
| 32 77  | Blissfield                                     | 11 50          |  |  |
| 26 00  | Blissville                                     | 26 00          |  |  |
| 74 49  | Bloomfield, Carleton                           | 27 00          |  |  |
| 30 93  | Bloomfield, King's                             | 24 00          |  |  |
| 15 27  | Bloomfield Ridge                               | 12 00          |  |  |
| 95 87  | Bloomfield Station                             | 44 00          |  |  |
| 9 50   | Blue Cove                                      | 10 00          |  |  |
| 51 30  | Bocabec  | 23 00          |  |  |
|  | Boiestown (comptes non reçus)                  |                |  |  |
| 40 35  | Bon Accord (ci-devant Upper Kincardine)        | 11 50          |  |  |
| 78 41  | Bonny River Station                            | 18 00          |  |  |
| 8 98   | Botsford Portage                               | 10 00          |  |  |
| 9 63   | Boudreau Village                               | 10 80          |  |  |
| 27 25  | Boundary Creek                                 | 16 00          | 4 00                                   |  |
| 5 80   | Boundary, Presqu'île                           | 10 00          |  |  |
| 4 65   | Bourgeois                                      | 10 00          |  |  |
| 19 91  | Bransfield                                     | 11 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, D.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts         | \$ cts.                                | \$ cts   |
| 44 11   | Breadalbane.....                                       | 19 00          |  |  |
|   | Bridgedale.....  | 10 00          |  |  |
| 78 11   | Briggs' Corners.....                                   | 36 00          |  |  |
| 265 59  | Bristol.....   | 77 50          | 36 00                                  |  |
| 3 43  | Brookvale.....   | 10 00          |  |  |
| 9 00  | Brookville.....  | 10 00          |  |  |
| 4 95  | Brownsville.....                                       | 10 00          |  |  |
| 62 00   | Bryerton.....  | 28 50          |  |  |
| 587 00  | Buctouche.....   | 200 00         | 20 00                                  |  |
| 9 10  | Bull Moose Hill.....                                   | 10 00          |  |  |
| 57 19   | Bumfrau.....   | 19 00          |  |  |
| 31 67   | Burden.....  | 10 00          |  |  |
| 42 88   | Burnsville (*y compris arrérages).....                 | *17 50         |  |  |
| 28 28   | Burnt Church.....                                      | 15 00          |  |  |
| 11 40   | Burton.....  | 10 00          |  |  |
| 308 38  | Butternut Ridge.....                                   | 110 00         | 11 00                                  |  |
|   | Cain's River.....                                      | 10 00          |  |  |
| 12 07   | Caledonia Settlement.....                              | 10 00          |  |  |
| 2 62  | California.....  | 10 00          |  |  |
| 65 42   | Calhoun.....   | 30 00          |  |  |
| 49 17   | Cambridge.....   | 20 00          |  |  |
| 23 68   | Cameron's Mills.....                                   | 10 00          |  |  |
| 7 62  | Campbell Settlement, King's.....                       | 10 00          |  |  |
| 22 62   | Campbell Settlement, York.....                         | 12 00          |  |  |
| 1,579 66  | Campbellton.....                                       | 500 00         | 100 00                                 | 60 00  |
| 70 42   | Campo Bello (5½ trimestres; *y compris arrérages)..... | *55 83         |  |  |
| 9 78  | Canaan Rapids.....                                     | 10 00          |  |  |
| 80 53   | Canaan Station.....                                    | 36 00          |  |  |
| 8 15  | Canobie.....   | 10 00          |  |  |
| 163 00  | Canterbury.....  | 143 00         |  |  |
| 373 46  | Canterbury Station (* compris arrérages).....          | 140 00         | *10 00                                 |  |
| 109 81  | Cape Bald.....   | 36 00          |  |  |
| 22 63   | Cape de Moselle Creek.....                             | 12 00          |  |  |
| 18 78   | Cape Spear.....  | 10 00          |  |  |
| 24 26   | Cape Station.....                                      | 12 00          |  |  |
| 282 42  | Caraquet.....  | 120 00         | 50 00                                  |  |
| 1,426 68  | Carleton (*fermé le 31 juillet 1886).....              | 500 00         |  | *5 00  |
| 9 56  | Carlingford.....                                       | 10 00          |  |  |
| 19 55   | Carlisle.....  | 11 50          |  |  |
| 12 00   | Carlow.....  | 12 00          |  |  |
| 9 78  | Caron Brook.....                                       | 10 00          |  |  |
| 5 51  | Carpenter.....   | 10 00          |  |  |
| 13 79   | Carsonville.....                                       | 10 00          |  |  |
| 11 94   | Carter's Point.....                                    | 10 00          |  |  |
| 19 24   | Case Settlement.....                                   | 10 00          |  |  |
|   | Cassilis.....  | 10 00          |  |  |
| 29 29   | Castalia.....  | 14 50          |  |  |
| 2 10  | Cedar Camp.....  | 10 00          |  |  |
| 12 10   | Central Blissville.....                                | 10 00          |  |  |
| 21 69   | Central Cambridge.....                                 | 12 00          |  |  |
| 16 23   | Central Hampstead.....                                 | 12 00          |  |  |
| 11 85   | Central Haynesville.....                               | 10 00          |  |  |
| 5 00  | Central Kingsclear.....                                | 12 00          |  |  |
| 16 09   | Central Norton.....                                    | 12 00          |  |  |
| 8 35  | Centreton.....   | 10 00          |  |  |
| 7 56  | Centre Village.....                                    | 10 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, D.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                         | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 250 50  | Centreville .....                               | 150 00         |  |  |
| 2 10  | Chamber's Settlement .....                      | 10 00          |  |  |
| 9 13  | Chambord .....                                  | 10 00          |  |  |
| 12 75   | Chance Harbor .....                             | 10 00          |  |  |
| 32 31   | Chapman .....                                   | 12 00          |  |  |
| 3 51  | Charleston .....                                | 10 00          |  |  |
| 127 00  | Charlo Station .....                            | 40 00          |  |  |
| 3,844 77  | Chatham .....                                   | 1,300 00       | 400 00                                 |  |
| 26 16   | Chelmsford .....                                | 12 00          |  |  |
|   | Chemical Road .....                             | 10 00          |  |  |
| 4 78  | Cheney Settlement .....                         | 10 00          |  |  |
|   | Cherry Vale .....                               | 10 00          |  |  |
| 8 56  | Chester .....                                   | 10 00          |  |  |
| 147 35  | Chipman .....                                   | 60 00          | 12 00                                  |  |
| 10 60   | Church Hill .....                               | 10 00          |  |  |
| 60 12   | Church Point .....                              | 20 00          |  |  |
| 21 69   | Clarendon .....                                 | 12 00          |  |  |
| 40 65   | Clarendon Station .....                         | 16 00          |  |  |
| 12 78   | Clark's Corner .....                            | 10 00          |  |  |
| 90 30   | Clifton, Gloucester .....                       | 47 50          |  |  |
| 96 94   | Clifton, King's .....                           | 50 00          | 24 00                                  |  |
| 53 00   | Clinch's Mills .....                            | 30 00          | 4 00                                   |  |
| 15 50   | Clone's .....                                   | 12 00          |  |  |
| 27 50   | Clover Hill .....                               | 12 00          |  |  |
| 72 19   | Coal Branch Station .....                       | 32 00          |  |  |
| 22 43   | Coal Creek .....                                | 12 00          |  |  |
| 14 43   | Coal Mines .....                                | 12 00          |  |  |
| 27 01   | Coate's Mills .....                             | 16 00          |  |  |
| 143 00  | Cocagne .....                                   | 72 00          |  |  |
| 10 00   | Cocagne Cape .....                              | 10 00          |  |  |
| 8 70  | Cocagne River .....                             | 10 00          |  |  |
| 31 91   | Cody's .....                                    | 16 00          |  |  |
|   | Coldstream .....                                | 12 00          |  |  |
| 17 10   | Coldstream, East .....                          | 10 00          |  |  |
| 66 09   | Cole's Island (*1 trimestre; discontinué) ..... | 22 00          | *2 00                                  |  |
| 116 00  | College Bridge .....                            | 21 00          |  |  |
| 194 00  | Collins .....                                   | 60 00          |  |  |
| 13 70   | Connell .....                                   | 14 50          |  |  |
| 14 97   | Cookville .....                                 | 10 00          |  |  |
| 21 88   | Cork Station .....                              | 12 00          |  |  |
| 62 49   | Corn Hill, King's .....                         | 24 00          |  |  |
| 8 99  | Corn Hill, East .....                           | 10 00          |  |  |
| 8 14  | Costigan .....                                  | 10 00          |  |  |
| 9 11  | Coughlan .....                                  | 10 00          |  |  |
| 10 00   | Coverdale .....                                 | 10 00          |  |  |
| 11 14   | Cox's Point .....                               | 10 00          |  |  |
| 38 25   | Cross Creek .....                               | 15 00          |  |  |
| 53 21   | Cumberland Bay .....                            | 20 00          |  |  |
| 12 86   | Cumberland Point .....                          | 10 00          |  |  |
| 31 14   | Cumming's Cove .....                            | 10 00          |  |  |
| 31 24   | Curryville .....                                | 16 00          |  |  |
| 1,012 96  | Dalhousie .....                                 | 450 00         | 80 00                                  | 40 00  |
| 127 42  | Dalhousie Junction .....                        | 34 00          |  |  |
| 19 11   | Daniel .....                                    | 12 00          |  |  |
| 19 45   | Dawson Settlement .....                         | 10 00          |  |  |
| 39 85   | Dawsonville .....                               | 11 50          |  |  |
| 13—10 $\frac{1}{2}$ **                          |   |                |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, D.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                              | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour lycers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 4 01  | Day's Corner.....                                    | 10 00          |  |  |
| 212 07  | DeBec.....   | 80 00          |  |  |
| 12 82   | Derby (depuis le 1er juillet 1886).....              | 7 50           |  |  |
| 5 10  | De Wolf (depuis le 1er juin 1886).....               | 8 33           |  |  |
| 21 81   | Dipper Harbor.....                                   | 12 00          |  |  |
| 9 89  | Dixon's Point.....                                   | 10 00          |  |  |
| 361 08  | Doktown.....   | 111 00         |  |  |
| 15 77   | Lobson's Corner.....                                 | 10 00          |  |  |
| 10 75   | Doherty.....   | 10 00          |  |  |
| 14 67   | Doherty's Mills.....                                 | 10 00          |  |  |
| 11 86   | Donegal.....   | 10 00          |  |  |
| 1,703 22  | Dorchester.....                                      | 640 00         | 30 00                                  | 80 00  |
| 9 66  | Dorchester Crossing.....                             | 10 00          |  |  |
| 8 00  | Dorn Ridge.....                                      | 10 00          |  |  |
| 8 44  | Douglas.....   | 16 00          |  |  |
| 0 75  | Douglasfield.....                                    | 10 00          |  |  |
| 32 16   | Douglas Harbor.....                                  | 15 00          |  |  |
| 138 48  | Douglstown.....                                      | 120 00         |  |  |
| 19 25   | Dover.....   | 10 00          |  |  |
| 1 39  | Dover Hill.....                                      | 10 00          |  |  |
| 21 54   | Downeyville.....                                     | 10 00          |  |  |
| 10 22   | Doyle's Brook.....                                   | 10 00          |  |  |
| 9 63  | Doyle Settlement.....                                | 10 00          |  |  |
| 62 50   | Dumbarton Station (*3 trimestres).....               | 20 00          | *7 50                                  |  |
| 14 57   | Dumfries, Gloucester.....                            | 12 00          |  |  |
| 13 54   | Dumfries, York.....                                  | 12 00          |  |  |
| 6 02  | Dundee.....  | 10 00          |  |  |
| 3 64  | Dungiven.....  | 10 00          |  |  |
| 44 66   | Dunphy.....  | 16 00          |  |  |
| 25 76   | Dupey's Corner.....                                  | 11 50          |  |  |
| 12 09   | East Rogerville.....                                 | 10 00          |  |  |
| 7 40  | East Scotch Settlement.....                          | 10 00          |  |  |
| 37 00   | Edgetr's Landing.....                                | 28 00          |  |  |
| 462 39  | Edmundston.....                                      | 135 00         | 30 00                                  |  |
| 26 40   | Eel River.....                                       | 18 00          |  |  |
| 67 00   | Eel River Crossing (depuis le 1er juillet 1886)..... | 7 50           |  |  |
| 18 49   | Eel River Lake.....                                  | 10 00          |  |  |
| 336 32  | Elgin.....   | 120 00         | 16 00                                  |  |
| 21 31   | Elmcroft.....  | 10 00          |  |  |
| 11 00   | Elmhurst.....  | 10 00          |  |  |
| 54 55   | Elmsville.....                                       | 15 00          |  |  |
| 6 50  | Elmwood.....   | 10 00          |  |  |
| 20 48   | Emigrant Road.....                                   | 11 50          |  |  |
| 25 38   | Emigrant Settlement.....                             | 16 00          |  |  |
| 11 78   | English Settlement.....                              | 10 00          |  |  |
| 37 54   | Enniskillen Station.....                             | 24 00          |  |  |
| 4 45  | Erb (depuis le 1er août 1886).....                   | 6 67           |  |  |
| 29 78   | Escuminac.....                                       | 20 00          |  |  |
| 9 00  | Esdraelon.....                                       | 10 00          |  |  |
| 2 68  | Evandale (depuis le 1er juin 1886).....              | 8 33           |  |  |
| 15 01   | Everett.....   | 10 00          |  |  |
| 24 74   | Fairfield.....                                       | 12 00          |  |  |
| 15 81   | Fairhaven.....                                       | 16 00          | 10 50                                  |  |
| 25 74   | Fairleigh.....                                       | 10 09          |  |  |
| 2 75  | Fairview.....  | 10 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, D.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.   | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 508 08  | Fairville .....   | 264 00         |  |  |
| 15 17   | Farmerston .....  | 10 00          |  |  |
| 15 62   | Farmingdale .....   | 10 00          |  |  |
| 13 50   | Fawcett Hill .....  | 10 00          |  |  |
| 14 80   | Fenwick .....   | 12 00          |  |  |
| 68 22   | Ferguson's Point .....  | 16 00          |  |  |
| 38 00   | Ferris .....  | 11 50          |  |  |
| 6 41  | Ferryville .....  | 10 00          |  |  |
| 57 60   | Flatlands .....   | 20 09          |  |  |
| 250 48  | Florenceville .....   | 236 00         | 20 00                                  |  |
| 78 52   | Florenceville, East .....                                       | 27 50          | 6 00                                   |  |
| 10 60   | Flower's Cove .....   | 10 00          |  |  |
| 45 16   | Ford's Mills .....  | 20 00          |  |  |
| 32 28   | Foreston (*surcrédité) .....                                    | *15 00         |  |  |
| 9 81  | Forks .....   | 10 00          |  |  |
| 64 48   | Foster's Cove (15 trimestres) .....                             | 37 50          |  |  |
| 11 02   | Foster's Croft .....  | 10 00          |  |  |
| 22 82   | Posterville .....   | 10 00          |  |  |
| 113 26  | Four Falls .....  | 50 00          |  |  |
| 27 85   | Fox Creek .....   | 12 00          |  |  |
| 9,810 43  | Fredericton (appointements et dépenses indiqués ailleurs) ..... |                |  |  |
| 142 05  | Fredericton Junction (*surcrédité) .....                        | 80 00          | *6 00                                  |  |
| 7 90  | Fredericton Road .....  | 10 00          |  |  |
| 14 70   | French Lake .....   | 10 00          |  |  |
| 7 40  | French Village .....  | 10 00          |  |  |
| 4 59  | Fulton Brook .....  | 10 00          |  |  |
| 311 73  | Gagetown .....  | 366 00         | 80 00                                  | 40 00  |
| 6 64  | Gagnon .....  | 10 00          |  |  |
| 10 94   | Galley .....  | 10 00          |  |  |
| 27 12   | Gardner's Creek .....   | 16 00          |  |  |
| 9 32  | Garnet .....  | 10 00          |  |  |
| 27 00   | Gaspereaux .....  | 28 00          |  |  |
| 26 48   | Gaspereaux Station .....  | 16 00          |  |  |
| 9 94  | Gaythorne .....   | 10 00          |  |  |
| 10 71   | Geary .....   | 10 00          |  |  |
| 9 35  | Germantown .....  | 10 00          |  |  |
| 7 02  | Gillespie .....   | 10 00          |  |  |
| 21 03   | Gladstone .....   | 10 00          |  |  |
| 160 77  | Glassville .....  | 64 00          |  |  |
| 9 07  | Glen Anglin .....   | 10 00          |  |  |
| 13 60   | Glencoe .....   | 10 00          |  |  |
| 9 65  | Glenlivet .....   | 10 00          |  |  |
| 10 86   | Glen Porter .....   | 10 00          |  |  |
| 6 82  | Glenvale .....  | 10 00          |  |  |
| 4 69  | Golden Grove .....  | 10 00          |  |  |
| 7 36  | Golden Grove Mills .....  | 10 00          |  |  |
| 16 50   | Golden Ridge .....  | 10 00          |  |  |
| 38 38   | Gondola Point .....   | 15 00          |  |  |
| 12 07   | Good Corner .....   | 10 00          |  |  |
| 15 07   | Gooseberry Cove .....   | 10 00          |  |  |
| 13 64   | Goose Creek .....   | 10 00          |  |  |
| 30 56   | Gordonville .....   | 11 50          |  |  |
| 21 98   | Gothen .....  | 10 00          |  |  |
| 5 01  | Gowland Mountain .....  | 10 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, D.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                        | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts  |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 79 18   | Grafton .....                                  | 40 00          |  |  |
| 5 32  | Grainfield .....                               | 10 00          |  |  |
| 177 56  | Grande Anse .....                              | 50 00          |  |  |
| 18 70   | Grand Bay .....                                | 10 00          |  |  |
| 545 60  | Grand Falls .....                              | 252 00         | 30 00                                  |  |
| 8 82  | Grand Falls Portage .....                      | 10 00          |  |  |
| 113 16  | Grand Harbor (*y compris arrérages) .....      | 30 00          | *8 50                                  |  |
| 42 64   | Grandigüe .....                                | 16 00          |  |  |
| 354 38  | Grand Manan .....                              | 130 00         | 16 00                                  |  |
| 23 50   | Grand River .....                              | 20 00          |  |  |
| 23 11   | Grant .....                                    | 11 50          |  |  |
| 18 88   | Grattan .....                                  | 10 00          |  |  |
| 95 85   | Great Shemogue .....                           | 31 50          |  |  |
|   | Green Bush .....                               | 10 00          |  |  |
| 15 74   | Greenfield .....                               | 10 00          |  |  |
| 8 66  | Green Point .....                              | 10 00          |  |  |
| 16 50   | Green Point Station .....                      | 10 00          |  |  |
| 29 00   | Green River .....                              | 16 00          |  |  |
| 29 49   | Greenwich Hill .....                           | 16 00          |  |  |
| 12 84   | Greer .....                                    | 10 00          |  |  |
| 27 41   | Grey's Mills .....                             | 12 00          |  |  |
| 17 81   | Gueguen .....                                  | 10 00          |  |  |
|   | Halcomb .....                                  | 10 00          |  |  |
| 9 18  | Hamilton Mountain .....                        | 10 00          |  |  |
| 36 95   | Hammondvale .....                              | 41 00          |  |  |
| 96 42   | Hampstead .....                                | 36 00          |  |  |
| 348 50  | Hampton .....                                  | 120 00         |  |  |
| 8 59  | Hamtown .....                                  | 10 00          |  |  |
|   | Hanwell .....                                  | 10 00          |  |  |
| 9 89  | Hardingville .....                             | 10 00          |  |  |
| 29 32   | Hardwicke .....                                | 12 00          |  |  |
| 1 67  | Harewood .....                                 | 10 00          |  |  |
| 10 74   | Harley Road .....                              | 10 00          |  |  |
| 11 52   | Hartford .....                                 | 10 00          |  |  |
| 470 57  | Hartland .....                                 | 140 00         | 24 00                                  |  |
|   | Hart's Mills (fermé le 30 avril 1886) .....    | 0 83           |  |  |
| 150 32  | Harvey .....                                   | 245 00         |  |  |
| 218 10  | Harvey Bank .....                              | 44 00          |  |  |
| 215 89  | Harvey Station .....                           | *0 00          | 10 00                                  |  |
| 7 75  | Hastings .....                                 | 10 00          |  |  |
| 86 90   | Hatfield Point .....                           | 28 50          |  |  |
| 29 72   | Head of Millstream .....                       | 12 00          |  |  |
| 42 44   | Head of Tide .....                             | 15 50          |  |  |
| 8 00  | Hebron .....                                   | 10 00          |  |  |
| 7 46  | Henderson Settlement .....                     | 10 00          |  |  |
| 0 92  | Henry's Lake (fermé le 30 novembre 1886) ..... | 9 17           |  |  |
| 10 00   | Heron Island .....                             | 10 00          |  |  |
| 21 48   | Hibernia .....                                 | 11 50          |  |  |
| 31 89   | HIGHLANDS .....                                | 12 00          |  |  |
| 10 00   | Hillandale .....                               | 10 00          |  |  |
| 549 40  | Hillsborough .....                             | 309 00         |  |  |
| 37 00   | Hillsdale .....                                | 16 00          |  |  |
| 5 66  | Hillside .....                                 | 10 00          |  |  |
| 10 20   | Hiram .....                                    | 10 00          |  |  |
| 13 89   | Holderville (*y compris arrérages) .....       | *12 50         |  |  |
| 11 00   | Holmesville (3 trimestres) .....               | 7 50           |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, D.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                           | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts                                 | \$ cts.  |
| 70 88   | Hopewell .....                                    | 27 00          |  |  |
| 200 68  | Hopewell Cape .....                               | 100 00         |  |  |
| 228 86  | Hopewell Hill .....                               | 80 00          | 10 00                                  |  |
| 2 83  | Hopper .....                                      | 10 00          |  |  |
| 145 83  | Hoyt Station .....                                | 50 00          | 12 00                                  |  |
| 3 33  | Huestis Landing .....                             | 10 00          |  |  |
| 6 42  | Hunter's Home .....                               | 10 00          |  |  |
| 3 97  | Ida .....   | 10 00          |  |  |
| 6 68  | Imlah .....                                       | 10 00          |  |  |
| 22 00   | Inchby .....                                      | 11 50          |  |  |
| 14 70   | Indian Island .....                               | 10 00          |  |  |
| 5 75  | Indian Mountain .....                             | 10 00          |  |  |
| 2,120 56  | Indian Town .....                                 | 560 00         |  | 100 00   |
| 22 00   | Inkerman .....                                    | 12 00          |  |  |
| 10 00   | Intervale .....                                   | 10 00          |  |  |
| 4 00  | Irishtown .....                                   | 10 00          |  |  |
| 6 78  | Irving Settlement .....                           | 10 00          |  |  |
| 23 43   | Jacksontown .....                                 | 16 00          |  |  |
| 101 15  | Jacksonville .....                                | 52 00          |  |  |
| 108 16  | Jacquet River .....                               | 11 50          |  |  |
| 29 10   | Janeville .....                                   | 12 00          |  |  |
| 9 90  | Jeffry .....                                      | 10 00          |  |  |
| 41 06   | Jemseg .....                                      | 14 00          |  |  |
| 27 08   | Jenkins .....                                     | 12 00          |  |  |
| 15 00   | Jewett's Mills .....                              | 10 00          |  |  |
| 13 05   | Johnson's Mills .....                             | 10 00          |  |  |
| 10 40   | Johnston .....                                    | 10 00          |  |  |
|   | Johnville .....                                   | 10 00          |  |  |
| 99 88   | Jolicure (10 trimestres) .....                    | 50 00          |  |  |
| 10 42   | Jordan Mountain .....                             | 10 00          |  |  |
| 20 89   | Juvenile Settlement .....                         | 10 00          |  |  |
| 6 25  | Kars .....  | 10 00          |  |  |
|   | Kay Settlement .....                              | 10 00          |  |  |
| 8 56  | Keatings .....                                    | 10 00          |  |  |
| 15 22   | Keats .....                                       | 10 00          |  |  |
| 15 00   | Keith .....                                       | 10 00          |  |  |
| 37 38   | Kent Junction .....                               | 14 50          |  |  |
| 101 77  | Keohan .....                                      | 24 00          |  |  |
| 10 38   | Kerry .....                                       | 10 00          |  |  |
| 56 57   | Keswick Ridge .....                               | 30 00          | 20 00                                  |  |
| 341 50  | Kilburn Landing .....                             | 95 00          | 12 00                                  |  |
| 8 50  | Kilfoil .....                                     | 10 00          |  |  |
| 4 25  | Killam's Mills (depuis le 1er octobre 1886) ..... | 5 00           |  |  |
| 55 50   | Kincardine .....                                  | 30 00          |  |  |
| 14 79   | Kingarth .....                                    | 10 00          |  |  |
| 61 33   | Kingsclear .....                                  | 32 00          |  |  |
|   | Kingsley .....                                    | 10 00          |  |  |
| 1,017 00  | Kingston, Kent .....                              | 419 00         |  | 40 00  |
| 86 78   | Kingston, King's .....                            | 124 00         |  |  |
| 49 63   | Kintore .....                                     | 34 00          |  |  |
| 57 71   | Kirkland .....                                    | 16 00          |  |  |
| 37 72   | Knowlesville .....                                | 16 00          |  |  |
| 29 03   | Knoxford .....                                    | 15 00          |  |  |
| 167 31  | Kouchibouguac .....                               | 70 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, D.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                     | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts         | \$ cts                                 | \$ cts.  |
| 13 85   | Kouchibouguac Beach .....                   | 10 00          |  |  |
| 10 59   | Lakeburn .....                              | 10 00          |  |  |
| 24 00   | Lakefield .....                             | 20 00          |  |  |
| 59 97   | Lake George .....                           | 20 00          |  |  |
| 13 85   | Lake Road .....                             | 10 00          |  |  |
| 6 73  | Lake Stream .....                           | 10 00          |  |  |
| 27 30   | Lakeview .....                              | 12 00          |  |  |
| 46 79   | Lakeville .....                             | 20 00          |  |  |
| 25 02   | Lakeville Corner .....                      | 12 00          | 12 00                                  |  |
| 4 11  | Landry (depuis le 1er septembre 1886) ..... | 5 83           |  |  |
| 41 02   | Land's End .....                            | 12 00          |  |  |
| 14 03   | Lansdowne .....                             | 10 00          |  |  |
| 7 36  | Lawfield .....                              | 10 00          |  |  |
| 102 29  | Lawrence Station .....                      | 31 50          |  |  |
| 21 49   | Lawson .....                                | 10 00          |  |  |
| 27 70   | Ledge .....                                 | 12 00          |  |  |
| 9 48  | Legere .....                                | 10 00          |  |  |
| 3 85  | Legerville .....                            | 10 00          |  |  |
| 21 84   | Leonardville .....                          | 10 00          |  |  |
| 159 55  | Lepreaux .....                              | 45 50          | 10 00                                  |  |
| 114 53  | L'Etete .....                               | 36 00          |  |  |
| 5 75  | Lewis Mountain .....                        | 14 50          |  |  |
| 30 50   | Lewisville .....                            | 20 00          |  |  |
| 25 56   | Lily Lake .....                             | 10 00          |  |  |
| 10 72   | Lime Hill .....                             | 10 00          |  |  |
| 9 60  | Limekiln .....                              | 10 00          |  |  |
| 13 55   | Lincoln .....                               | 10 00          |  |  |
| 17 73   | Lindsay .....                               | 10 00          |  |  |
| 13 50   | Linton's .....                              | 10 00          |  |  |
| 26 82   | Little Branch .....                         | 11 50          |  |  |
| 8 01  | Little Cape .....                           | 10 00          |  |  |
| 289 00  | Little Lepreaux .....                       | 90 00          |  |  |
| 4 29  | Little Mu-quash .....                       | 10 00          |  |  |
| 7 02  | Little Ridge .....                          | 10 00          |  |  |
| 10 07   | Little Ridgetown .....                      | 10 00          |  |  |
| 4 63  | Little River, Coverdale .....               | 10 00          |  |  |
| 12 00   | Little River, Elgin .....                   | 10 00          |  |  |
| 17 67   | Little River, Sunbury .....                 | 10 00          |  |  |
| 24 02   | Little Rocher .....                         | 12 00          |  |  |
| 9 00  | Little Salmon River Mills .....             | 10 00          |  |  |
| 35 00   | Little Shemogue .....                       | 16 00          |  |  |
| 12 89   | Little Shippigan .....                      | 20 00          |  |  |
| 8 13  | Loch Lomond .....                           | 10 00          |  |  |
| 6 51  | Londonderry .....                           | 10 00          |  |  |
| 19 63   | Long Creek .....                            | 12 00          |  |  |
| 16 44   | Long Point .....                            | 11 50          |  |  |
| 46 20   | Long Reach .....                            | 20 00          |  |  |
| 13 38   | Long Settlement .....                       | 10 00          |  |  |
| 22 30   | Lonsdale .....                              | 10 00          |  |  |
| 113 79  | Lord's Cove .....                           | 30 00          |  |  |
|   | Lower Abougoggin .....                      | 10 00          |  |  |
| 23 10   | Lower Brighton .....                        | 12 00          |  |  |
| 26 90   | Lower Canterbury .....                      | 20 00          |  |  |
| 34 98   | Lower Cape .....                            | 20 00          |  |  |
| 5 00  | Lower Caraquet .....                        | 12 00          |  |  |
| 6 62  | Lower Coverdale .....                       | 10 00          |  |  |



A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, D.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                         | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 7 38  | Lower Derby (depuis le 1er février 1887) .....  | 1 67           |  |  |
| .....   | Lower French Village (comptes non reçus) .....  | .....          | .....                                  | .....  |
| 79 03   | Lower Gagetown .....                            | 18 50          |  |  |
| 7 09  | Lower Hayneville .....                          | 10 00          |  |  |
| 16 58   | Lower Line, Queensbury .....                    | 10 00          |  |  |
| 20 40   | Lower Nappan .....                              | 16 00          |  |  |
| 22 77   | Lower Newcastle .....                           | 12 00          |  |  |
| 15 33   | Lower Poquiock .....                            | 10 00          |  |  |
| 44 20   | Lower Prince William .....                      | 24 00          |  |  |
| 7 77  | Lower Queensbury .....                          | 10 00          |  |  |
| 10 00   | Lower St. Mary's .....                          | 10 00          |  |  |
| 16 00   | Lower Southampton .....                         | 16 00          |  |  |
| 10 40   | Lower Turtle Creek .....                        | 10 00          |  |  |
| 12 22   | Lower Wakefield .....                           | 10 00          |  |  |
| 13 78   | Lower Windsor .....                             | 10 00          |  |  |
| 12 70   | Lower Woodstock .....                           | 12 00          |  |  |
| 9 13  | Lozier Settlement .....                         | 10 00          |  |  |
| 22 81   | Ludlow .....                                    | 15 00          |  |  |
| 12 06   | Lumsden .....                                   | 10 00          |  |  |
| 9 26  | Lutes Mountain .....                            | 10 00          |  |  |
| 17 95   | Lynfield .....                                  | 10 00          |  |  |
| .....   | Lytleton .....                                  | 12 00          |  |  |
| 392 50  | McAdam Junction (*y compris arrérages) .....    | 137 50         | *7 00                                  | .....  |
| 7 00  | McAllister (depuis le 1er août 1886) .....      | 6 67           |  |  |
| 11 11   | McAlpine .....                                  | 12 00          |  |  |
| 32 08   | McDonald's Corner .....                         | 12 00          |  |  |
| 23 61   | McDonald's Point .....                          | 10 00          |  |  |
| 10 93   | McDongall Settlement .....                      | 10 00          |  |  |
| 44 54   | McGinley .....                                  | 20 00          |  |  |
| 16 00   | McKee's Mills .....                             | 10 00          |  |  |
| 22 98   | McKenzie's Corner .....                         | 22 00          |  |  |
| 5 61  | McKnight (depuis le 1er août 1886) .....        | 6 67           |  |  |
| 25 30   | McLaughlin Road .....                           | 12 00          |  |  |
| 18 35   | McLeod's Mills, ci-devant False Bay Beach ..... | 12 00          |  |  |
| 17 07   | McNamee .....                                   | 10 00          |  |  |
| 4 67  | McNaughton (depuis le 1er août 1886) .....      | 6 67           |  |  |
| 1 32  | McQuade (depuis le 1er janvier 1887) .....      | 2 50           |  |  |
| 16 03   | Mace's Bay .....                                | 12 00          |  |  |
| 14 95   | Madinquack .....                                | 10 00          |  |  |
| 5 28  | Mackville .....                                 | 10 00          |  |  |
| 12 76   | Mactaquack .....                                | 10 00          |  |  |
| 27 41   | Magaguadavic .....                              | 12 00          |  |  |
| 24 45   | Magundy .....                                   | 16 00          |  |  |
| 24 22   | Main River .....                                | 16 00          |  |  |
| 13 02   | Manners Sutton .....                            | 10 00          |  |  |
| 13 00   | Mannhurst .....                                 | 10 00          |  |  |
| 12 00   | Marle Green .....                               | 24 00          |  |  |
| 3 06  | Maplehurst .....                                | 10 00          |  |  |
| 8 45  | Mapleton .....                                  | 10 00          |  |  |
| 17 49   | Maple View .....                                | 10 00          |  |  |
| 13 74   | Maplewood .....                                 | 10 00          |  |  |
| 14 92   | Maquapit Lake .....                             | 10 00          |  |  |
| 3 63  | Marchbank (depuis le 1er août 1886) .....       | 6 67           |  |  |
| 85 71   | Markhamville .....                              | 30 00          |  |  |
| 50 98   | Martin's Head .....                             | 25 00          |  |  |
| 15 97   | Marvin .....                                    | 10 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, D.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                       | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 433 50  | Marysville .....                              | 112 50         |  |  |
| 61 68   | Mascarene .....                               | 11 50          |  |  |
|   | Maugerville (comptes non reçus) .....         |                |  |  |
| 4 09  | Meadow .....                                  | 10 00          |  |  |
| 33 86   | Mechanics Settlement .....                    | 14 00          |  |  |
| 4 06  | Memel .....                                   | 10 00          |  |  |
| 207 83  | Memramcook .....                              | 144 00         |  |  |
| 9 51  | Middle Coverdale .....                        | 10 00          |  |  |
| 12 27   | Middle Hainesville .....                      | 10 00          |  |  |
| 41 32   | Middle St Francis .....                       | 20 00          |  |  |
| 338 04  | Middle Sackville .....                        | 120 00         |  |  |
| 79 58   | Middle Simmonds .....                         | 32 00          |  |  |
| 20 00   | Middle Southampton .....                      | 12 00          |  |  |
|   | Midgie .....                                  | 10 00          |  |  |
| 25 00   | Midland .....                                 | 16 00          |  |  |
| 5 97  | Midway .....                                  | 10 00          |  |  |
| 93 06   | Milford .....                                 | 48 00          |  |  |
| 16 34   | Milkish .....                                 | 10 00          |  |  |
| 9 97  | Millbank .....                                | 12 00          |  |  |
| 10 90   | Mill Brook .....                              | 10 00          |  |  |
| 10 34   | Mill Cove .....                               | 10 00          |  |  |
| 5 01  | Mill Creek .....                              | 10 00          |  |  |
| 133 74  | Milledgeville .....                           | 66 00          |  |  |
| 226 48  | Millerton .....                               | 98 00          |  |  |
| 20 28   | Mill Settlement .....                         | 10 00          |  |  |
| 124 50  | Millstream .....                              | 37 50          |  |  |
| 837 58  | Milltown .....                                | 320 00         |  | 40 00  |
| 128 09  | Millville .....                               | 60 00          |  |  |
| 11 65   | Mineral .....                                 | 10 00          |  |  |
| 13 47   | Mineral Hill .....                            | 10 00          |  |  |
| 63 07   | Miscou Harbor .....                           | 14 50          |  |  |
| 33 00   | Miscou Lighthouse .....                       | 24 00          |  |  |
| 13 74   | Mispec .....                                  | 10 00          |  |  |
| 12 56   | Miznette .....                                | 10 00          |  |  |
| 8,708 16  | Moncton .....                                 | 2,000 00       | 100 00                                 |  |
| 6 00  | Moncton Road .....                            | 10 00          |  |  |
| 80 98   | Monument Settlement .....                     | 19 00          |  |  |
| 108 57  | Moore's Mills .....                           | 44 00          |  |  |
| 13 81   | Moran .....                                   | 10 00          |  |  |
| 7 25  | Morcambe .....                                | 10 00          |  |  |
| 20 47   | Moss Glen .....                               | 10 00          |  |  |
| 55 45   | Moulie's River .....                          | 19 00          |  |  |
| 5 90  | Mountain Brook .....                          | 10 00          |  |  |
| 10 00   | Mountain Dale .....                           | 10 00          |  |  |
| 10 00   | Mount Middleton .....                         | 10 00          |  |  |
| 34 33   | Mount Pleasant .....                          | 16 00          |  |  |
| 8 00  | Mount View .....                              | 10 00          |  |  |
| 26 92   | Mountville .....                              | 11 50          |  |  |
| 30 05   | Mount Whatley (depuis le 1er mai 1886) .....  | 9 17           |  |  |
| 59 39   | Mouth of Jemseg .....                         | 30 00          |  |  |
| 59 16   | Mouth of Keswick (*y compris arrérages) ..... | 20 00          | *7 50                                  |  |
| 180 88  | Mouth of Nerepis .....                        | 110 00         |  |  |
| 8 70  | Mouth of St. Francis .....                    | 10 00          |  |  |
| 20 40   | Murray Road .....                             | 12 00          |  |  |
| 14 21   | Murray's Corner .....                         | 16 00          |  |  |
| 90 78   | Musquash .....                                | 59 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, D.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Nouv.-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                               | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts                                 | \$ cts.  |
| 12 00   | Nackawick.....  | 12 00          |  |  |
| 98 31   | Narrows.....  | 224 16         | 100 00                                 |  |
| 53 21   | Nashwaak.....   | 28 50          |  |  |
| 31 93   | Nashwaak Bridge.....                                  | 16 00          |  |  |
| 42 99   | Nashwaaksis.....                                      | 20 00          |  |  |
| 195 40  | Nashwaak Station.....                                 | 95 00          |  |  |
| 26 50   | Nashwaak Village.....                                 | 20 00          |  |  |
| 12 45   | Nasonworth.....                                       | 10 00          |  |  |
| 108 00  | Nauwigewauk.....                                      | 24 00          |  |  |
| 21 49   | Neguac.....   | 12 00          |  |  |
| 37 20   | Nerepis Station.....                                  | 12 00          |  |  |
| 57 55   | New Bandon.....                                       | 24 00          |  |  |
| 8 33  | Newburgh.....   | 10 00          |  |  |
| 11 72   | New Canaan.....                                       | 10 00          |  |  |
| 2,785 34  | Newcastle (* discontinué le 31 décembre 1886).....    | 1,000 00       | 400 00                                 | *80 00   |
| 37 00   | Newcastle Bridge.....                                 | 16 00          |  |  |
| 45 73   | Newcastle Creek.....                                  | 20 00          |  |  |
| 2 55  | New Denmark (depuis le 1er mars 1887).....            | 0 83           |  |  |
| 13 22   | New Horton.....                                       | 10 00          |  |  |
| 13 62   | New Ireland.....                                      | 10 00          |  |  |
| 2 44  | New Ireland Road.....                                 | 10 00          |  |  |
| 23 50   | New Jerusalem.....                                    | 23 00          |  |  |
| 6 24  | New Market.....                                       | 10 00          |  |  |
| 12 48   | New Maryland (*y compris arrérages).....              | 10 00          | *6 00                                  |  |
| 304 70  | New Mills.....  | 120 00         | 10 00                                  |  |
| 19 40   | New River Mills.....                                  | 11 50          |  |  |
| 101 00  | New Town.....   | 40 00          |  |  |
| 1 22  | New Zion.....   | 10 00          |  |  |
| 11 84   | Nixon.....  | 10 00          |  |  |
| 21 36   | Northampton.....                                      | 12 00          |  |  |
| 21 30   | North Esk Boom.....                                   | 12 00          |  |  |
| 5 47  | Northfield.....                                       | 10 00          |  |  |
| 24 99   | North Forks of Salmon Creek.....                      | 10 00          |  |  |
| 4 66  | North Lake.....                                       | 12 00          |  |  |
| 2 94  | North Renous, ci-devant McLaughlin (12 trimest.)..... | 30 00          |  |  |
| 57 00   | North River.....                                      | 10 00          |  |  |
| 91 00   | North River Platform.....                             | 20 00          |  |  |
| 14 54   | North-West Bridge.....                                | 40 00          |  |  |
| 3 72  | Norton.....   | 12 00          |  |  |
| 235 54  | Norton Dale.....                                      | 10 00          |  |  |
| 104 51  | Norton Station.....                                   | 115 00         | 72 50                                  |  |
| 7 42  | Oak Bay.....  | 40 00          |  |  |
| 20 00   | Oakham.....   | 10 00          |  |  |
| 51 49   | Oakhill.....  | 10 00          |  |  |
| 24 58   | Oak Point, King's.....                                | 24 00          |  |  |
| 7 44  | Oak Point, Northumberland.....                        | 12 00          |  |  |
| 12 00   | Oakville.....   | 10 50          |  |  |
| 1 60  | Olinville.....  | 12 00          |  |  |
| 238 89  | O'Neil (depuis le 1er janvier 1887).....              | 2 50           |  |  |
| 14 68   | Oronoco.....  | 124 00         | 48 00                                  |  |
| 435 80  | Ortonville.....                                       | 10 00          |  |  |
| 16 15   | Ossekeag (*y compris arrérages).....                  | 160 00         | *75 00                                 |  |
| 5 80  | Otnabog.....  | 10 00          |  |  |
| 23 06   | Paddock.....  | 10 00          |  |  |
|   | Painsec Settlement.....                               | 12 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, D.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Nouv.-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                          | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 40 00   | Parent's .....                                   | 20 00          |  |  |
| 27 60   | Parker's Ridge .....                             | 12 00          |  |  |
| 6 35  | Parlee Settlement .....                          | 10 00          |  |  |
| 34 62   | Passekeag .....                                  | 16 60          |  |  |
| 0 03  | Patterson Settlement .....                       | 10 00          |  |  |
| 14 00   | Pearson's .....                                  | 10 00          |  |  |
| 100 00  | Peel .....                                       | 28 00          |  |  |
|   | Pembroke .....                                   | 10 00          |  |  |
| 10 09   | Peniac .....                                     | 12 00          |  |  |
| 66 26   | Pennfield .....                                  | 30 00          |  |  |
| 83 75   | Pennfield Ridge .....                            | 23 00          |  |  |
| 295 00  | Penobscuis .....                                 | 140 00         |  |  |
| 14 56   | Perry's Point (depuis le 1er octobre 1886) ..... | 5 00           |  |  |
| 15 81   | Perry Settlement .....                           | 10 00          |  |  |
| 8 18  | Perth .....                                      | 10 00          |  |  |
| 196 00  | Perth Centre (*surcrédité) .....                 | 88 50          | *18 00                                 |  |
| 0 32  | Petersville (*y compris arrérages) .....         | *13 00         |  |  |
| 27 00   | Petersville Church .....                         | 16 00          |  |  |
| 1,222 17  | Petitcodiac .....                                | 440 00         | 50 00                                  | 40 00  |
| 9 55  | Petite Lameque .....                             | 10 00          |  |  |
| 272 29  | Petit Rocher .....                               | 117 50         |  |  |
| 9 65  | Pierston .....                                   | 11 50          |  |  |
| 18 80   | Pine Ridge .....                                 | 12 00          |  |  |
| 18 36   | Pioneer .....                                    | 11 50          |  |  |
| 21 28   | Pisarinco .....                                  | 12 00          |  |  |
| 14 95   | Pleasant Ridge .....                             | 11 50          |  |  |
| 32 30   | Pleasant Vale .....                              | 14 00          |  |  |
| 5 48  | Plymouth .....                                   | 10 00          |  |  |
| 104 06  | Pockmouche .....                                 | 24 00          |  |  |
| 16 10   | Pocologan .....                                  | 10 00          |  |  |
| 28 00   | Pockshaw .....                                   | 12 00          |  |  |
| 10 00   | Poite au Car .....                               | 10 00          |  |  |
| 234 58  | Pointe du Bute .....                             | 60 00          |  |  |
| 257 21  | Pointe du Chêne .....                            | 80 00          |  |  |
| 22 58   | Pointe Escuminac .....                           | 10 00          |  |  |
| 7 53  | Pointe La Nim .....                              | 10 00          |  |  |
| 18 52   | Point Sapin .....                                | 10 00          |  |  |
| 158 51  | Point Wolfe .....                                | 24 00          |  |  |
| 10 26   | Poirier .....                                    | 10 00          |  |  |
| 55 31   | Pollet River .....                               | 20 00          |  |  |
| 15 82   | Pollyhurst .....                                 | 12 00          |  |  |
| 10 93   | Pomeroy Ridge .....                              | 10 00          |  |  |
| 5 21  | Poodiac .....                                    | 10 00          |  |  |
| 64 49   | Poquiock .....                                   | 30 00          |  |  |
| 14 50   | Portage River .....                              | 10 00          |  |  |
| 443 11  | Port Elgin .....                                 | 142 50         | 57 50                                  |  |
| 13 54   | Porter's (depuis le 1er mai 1886) .....          | 9 17           |  |  |
| 1,049 29  | Portland (12 trimestres) .....                   | 942 00         |  |  |
| 12 26   | Power's Creek .....                              | 10 00          |  |  |
| 11 14   | Pré d'en haut .....                              | 10 00          |  |  |
| 9 48  | Priceburgh .....                                 | 10 00          |  |  |
| 15 80   | Prince of Wales .....                            | 12 00          |  |  |
| 83 89   | Prince William .....                             | 28 50          |  |  |
| 139 50  | Prince William Station .....                     | 49 50          | 16 00                                  |  |
| 5 32  | Prosser Brook .....                              | 10 00          |  |  |
| 8 94  | Protectionville .....                            | 10 00          |  |  |
| 19 44   | Public Landing .....                             | 10 00          |  |  |
| 9 28  | Pugh's Crossing .....                            | 10 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, D.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                            | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 7 11  | Quaco Road.....                                    | 10 00          |  |  |
| 8 86  | Queensbury.....                                    | 10 00          |  |  |
| 4 28  | Queensville.....                                   | 10 00          |  |  |
| 18 91   | Quisibus.....                                      | 12 00          |  |  |
| 33 98   | Quispamsis.....                                    | 16 00          |  |  |
| 4 00  | Rapide de Femme.....                               | 10 00          |  |  |
| 20 20   | Ratigan.....                                       | 10 00          |  |  |
| 5 00  | Ratter's Corner.....                               | 10 00          |  |  |
| 15 00   | Read.....  | 10 00          |  |  |
| 96 75   | Red Bank.....                                      | 32 00          |  |  |
|   | Red Head.....                                      | 10 00          |  |  |
| 18 50   | Red Rapi s (5 trimestres; *y compris arrérages) .. | *16 00         |  |  |
| 5 06  | Reed's Point (depuis le 1er nov. 1886).....        | 4 17           |  |  |
| 5 88  | Renaud's Mills.....                                | 10 00          |  |  |
| 52 83   | Renous Bridge (*1 trimestre; fermé).....           | 20 00          | *0 50                                  |  |
| 11 81   | Reynolds.....                                      | 10 00          |  |  |
| 24 25   | Richardville.....                                  | 11 50          |  |  |
| 841 27  | Richibucto.....                                    | 400 00         |  | 40 00  |
| 24 10   | Richibucte Village.....                            | 10 00          |  |  |
| 91 38   | Richmond Corner.....                               | 36 00          | 8 00                                   |  |
| 20 40   | Riley Brook.....                                   | 20 00          |  |  |
| 15 80   | River Bank.....                                    | 10 00          |  |  |
| 121 08  | River Charlo.....                                  | 44 00          | 8 00                                   |  |
| 40 07   | River de Chute.....                                | 40 00          |  |  |
| 70 12   | River Louison.....                                 | 36 00          |  |  |
| 162 48  | Riverside.....                                     | 40 00          |  |  |
| 9 70  | River View.....                                    | 10 00          |  |  |
| 23 00   | Rivière des Caches.....                            | 16 00          |  |  |
| 13 08   | Robertson's Point.....                             | 10 00          |  |  |
| 25 38   | Robichaud.....                                     | 12 00          |  |  |
| 7 82  | Robinsonville.....                                 | 10 00          |  |  |
| 84 00   | Rockland.....                                      | 40 00          |  |  |
| 105 56  | Rockland Station.....                              | 70 00          | 25 00                                  |  |
| 34 20   | Rockport.....                                      | 14 00          |  |  |
| 10 13   | Rockville.....                                     | 10 00          |  |  |
| 446 84  | Rogersville.....                                   | 120 00         |  |  |
| 34 52   | Rolling Dam.....                                   | 12 00          |  |  |
| 16 45   | Rosedale.....                                      | 10 00          |  |  |
| 24 50   | Rose Vale.....                                     | 12 00          |  |  |
| 973 93  | Rothsay.....                                       | 135 00         | 20 00                                  |  |
| 102 50  | Round Hill.....                                    | 46 00          | 12 00                                  |  |
| 20 40   | Rowena.....  | 10 00          |  |  |
| 16 20   | Roxburgh.....                                      | 11 50          |  |  |
| 1 50  | Royal Road.....                                    | 11 50          |  |  |
| 7 39  | Royal Road, West.....                              | 10 00          |  |  |
| 19 83   | Royalton.....                                      | 12 00          |  |  |
| 40 95   | Rusagornis.....                                    | 16 00          |  |  |
| 9 91  | Rusagornis Station.....                            | 10 00          |  |  |
|   | Ruther Glen.....                                   | 10 00          |  |  |
| 9 82  | St. André de Shediac.....                          | 10 00          |  |  |
| 1,461 64  | St. Andrews (*y compris allocation spéciale).....  | *930 00        | 200 00                                 | 100 00   |
| 7 06  | St. Anne.....                                      | 10 00          |  |  |
| 8 91  | St. Anthony.....                                   | 10 00          |  |  |
| 44 74   | St. Castin.....                                    | 14 50          |  |  |
| 55 06   | St. Croix.....                                     | 20 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, D.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 861 05  | St. George.....  | 462 00         |  | 40 00  |
| 49 15   | St. Hilaire.....                                       | 15 00          |  |  |
| 20 26   | St Ignace.....   | 12 00          |  |  |
| 15 00   | St. Isidore.....                                       | 10 00          |  |  |
| 33,931 60                                       | St. John (appoint. et dépenses indiqués ailleurs)..... |                |  |  |
| 331 80  | St. Joseph.....  | 120 00         |  |  |
| 19 79   | St. Leonard's.....                                     | 20 00          |  |  |
| 66 50   | St. Leonard's Station.....                             | 28 50          |  |  |
| 164 28  | St. Louis de Kent.....                                 | 59 00          | 8 00                                   |  |
| 391 67  | St. Martin's.....                                      | 180 00         |  |  |
| 46 31   | St. Mary's.....  | 16 00          |  |  |
| 485 35  | St. Mary's Ferry.....                                  | 130 00         |  |  |
| 8 92  | St. Norbert.....                                       | 10 00          |  |  |
| 15 60   | St. Paul's.....  | 10 00          |  |  |
| 3,586 38  | St. Stephen (* y compris arrérages).....               | *1,220 00      | 120 00                                 | *200 00  |
| 7 81  | St. Thomas.....  | 10 00          |  |  |
| 2,360 06  | Sackville.....   | 810 00         | 40 00                                  | 100 00   |
| 4 26  | Saint Pierre.....                                      | 10 00          |  |  |
| 0 09  | Saint Simon (depuis le 1er janv. 1887).....            | 2 50           |  |  |
| 6 02  | Salem.....   | 10 00          |  |  |
| 28 29   | Salina.....  | 12 00          |  |  |
| 579 17  | Salisbury.....   | 275 00         |  |  |
| 12 16   | Salmon Beach.....                                      | 18 00          |  |  |
| 35 03   | Salmon Creek.....                                      | 14 00          |  |  |
| 11 07   | Salmondale.....  | 10 00          |  |  |
| 51 46   | Salmonhurst.....                                       | 34 50          |  |  |
| 72 00   | Salmon River.....                                      | 32 00          |  |  |
| 27 63   | Salt Springs.....                                      | 13 00          |  |  |
| 6 21  | Sand Point Road.....                                   | 10 00          |  |  |
| 17 34   | Sargent.....   | 10 00          |  |  |
| 21 52   | Sartell.....   | 10 00          |  |  |
| 9 48  | Scotch Lake.....                                       | 10 00          |  |  |
| 18 82   | Scotch Ridge.....                                      | 12 00          |  |  |
| 9 59  | Scotch Settlement.....                                 | 10 00          |  |  |
| 23 30   | Scotch Town.....                                       | 12 00          |  |  |
| 29 69   | Scovill's Mills.....                                   | 16 00          |  |  |
| 11 27   | Scribner.....  | 10 00          |  |  |
| 12 60   | Sea Dog Cove.....                                      | 10 00          |  |  |
| 18 04   | Sea Side.....  | 16 00          |  |  |
| 50 98   | Seal Cove.....   | 18 00          |  |  |
| 12 18   | Second Falls.....                                      | 18 00          |  |  |
| 4 14  | Second Westcock.....                                   | 10 00          |  |  |
|   | Sevogle.....   | 10 00          |  |  |
| 22 56   | Shanklin.....  | 12 00          |  |  |
| 24 13   | Shannon.....   | 12 00          |  |  |
| 7 40  | Shannonvale.....                                       | 10 00          |  |  |
| 15 87   | Sharpe.....  | 10 00          |  |  |
| 10 55   | Sheba.....   | 10 00          |  |  |
| 1,777 98  | Shediac.....   | 540 00         | 75 00                                  | 60 00  |
| 7 96  | Shediac Bridge.....                                    | 10 00          |  |  |
| 18 04   | Shediac Road.....                                      | 10 00          |  |  |
| 110 34  | Sheffield.....   | 186 00         |  |  |
| 125 00  | Sheffield Academy.....                                 | 47 00          |  |  |
| 9 45  | Shenstone.....   | 10 00          |  |  |
|   | Shepody Road.....                                      | 10 00          |  |  |
| 3 80  | Sherlock.....  | 10 00          |  |  |
| 9 91  | Shinnickburn.....                                      | 10 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, D.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc | Nom du bureau de poste.                    | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|--|--|----------------|--|--|
|  |  | \$ cts.        | \$ cts                                 | \$ cts.  |
| 190 97   | Shippigan .....                            | 70 00          | 20 00                                  | .....  |
| 10 94  | Shippigan Island.....                      | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 10 00  | Shortholme.....                            | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 14 69  | Silverstream.....                          | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 19 22  | Six Roads.....                             | 11 50          | .....                                  | .....  |
| 84 37  | Smith's (* y compris arrérages) .....      | *41 32         | .....                                  | .....  |
| 19 24  | Smith's Creek.....                         | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 26 10  | Smith Town.....                            | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 24 84  | Snider Mountain.....                       | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 141 95   | Somerville.....                            | 35 00          | 12 00                                  | .....  |
| 0 50   | Southampton.....                           | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 26 07  | South Bay.....                             | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 8 25   | South Branch, Kent.....                    | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 50 38  | South Branch, St. Nichola's River.....     | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 15 00  | South Clones.....                          | 12 00          | .....                                  | .....  |
| .....  | South Esk.....                             | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 16 10  | South Knowlesville.....                    | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 194 08   | South Nelson.....                          | 70 00          | .....                                  | .....  |
| 9 78   | South Nelson Road .....                    | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 15 12  | South Renous (ci-devant Renous River)..... | 14 00          | .....                                  | .....  |
| 93 42  | South Rockland.....                        | 50 00          | .....                                  | .....  |
| 26 07  | South Side Cocagne River.....              | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 18 70  | South Tilley.....                          | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 1 25   | Speerville (3 trimestres).....             | 7 50           | .....                                  | .....  |
| 8 56   | Spence.....                                | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 199 90   | Springfield, King's.....                   | 100 00         | 40 00                                  | .....  |
| 15 25  | Springfield, York.....                     | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 9 00   | Spring Hill.....                           | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 4 50   | Spruce Lake.....                           | 10 00          | 6 00                                   | .....  |
| 0 95   | Spruce Lake Station.....                   | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 121 42   | Stanley.....                               | 60 00          | .....                                  | .....  |
| 49 36  | Starkey's.....                             | 31 50          | .....                                  | .....  |
| 8 33   | Steevescote.....                           | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 8 20   | Steeve's Mountain.....                     | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 8 17   | Steeve's Settlement.....                   | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 48 18  | Stewarton.....                             | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 4 18   | Stile's Village.....                       | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 65 31  | Stonehaven (depuis le 1er août 1886) ..... | 6 67           | .....                                  | .....  |
| 6 94   | Stony Creek.....                           | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 2 00   | Strathabo.....                             | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 15 00  | Strathadam.....                            | 11 50          | .....                                  | .....  |
| 24 03  | Stymast Settlement.....                    | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 8 50   | Summerfield.....                           | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 31 10  | Summer Hill.....                           | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 3 70   | Sunnyside.....                             | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 215 00   | Surrey.....                                | 80 00          | .....                                  | .....  |
| 175 97   | Sussex Corner.....                         | 64 00          | .....                                  | .....  |
| 11 00  | Sussex Portage.....                        | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 1,968 58                                       | Sussex Vale.....                           | 620 00         | 100 00                                 | 80 00  |
| 21 50  | Swan Creek.....                            | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 13 68  | Sweeneyville.....                          | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 2 10   | Synton.....                                | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 7 29   | Sypher's Cove.....                         | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 93 34  | Tabucintac.....                            | 40 00          | .....                                  | .....  |
| 95 90  | Taylor Village.....                        | 36 00          | .....                                  | .....  |
| 16 80  | Tay, Mills.....                            | 10 00          | .....                                  | .....  |

A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, D.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.              | Appointements. | Allocations pour expéditions en pas-e. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--------------------------------------|----------------|--|--|
| \$ cts.   |                                      | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 38 88   | Tay Settlement .....                 | 15 00          |  |  |
| 24 55   | Temperance Vale (5 trimestres) ..... | 15 00          |  |  |
| 23 38   | Temple .....                         | 10 00          |  |  |
| 0 26  | Ten Mile Creek .....                 | 12 00          |  |  |
| 10 00   | Tennant's Cove .....                 | 10 00          |  |  |
| 10 00   | Tête à Gauche River, côté nord ..... | 10 00          |  |  |
| 10 32   | Tête à Gauche River, côté sud .....  | 10 00          |  |  |
| 7 95  | Texas River .....                    | 10 00          |  |  |
| 20 91   | The Barony .....                     | 10 00          |  |  |
| 32 05   | The Range .....                      | 12 00          |  |  |
| 3 25  | Thomond .....                        | 10 00          |  |  |
| 2 04  | Thornbrook .....                     | 10 00          |  |  |
| 26 44   | Thorntown .....                      | 12 00          |  |  |
| 31 49   | Three Brooks .....                   | 15 00          |  |  |
| 45 63   | Three-Mile House .....               | 24 00          |  |  |
| 5 29  | Three-Tree Creek .....               | 10 00          |  |  |
| 34 00   | Tidnish Bridge .....                 | 12 00          |  |  |
| 16 18   | Tilley .....                         | 10 00          |  |  |
| 4 93  | Tilley Road .....                    | 10 00          |  |  |
| 42 93   | Titusville .....                     | 16 00          |  |  |
| 19 54   | Tobique River .....                  | 12 00          |  |  |
| 5 80  | Tooleton .....                       | 10 00          |  |  |
| 73 18   | Tower Hill .....                     | 20 00          |  |  |
| 260 32  | Tracadie .....                       | 115 00         |  |  |
| 42 00   | Tracey's Mills .....                 | 16 00          |  |  |
| 89 06   | Tracey's Station .....               | 24 00          |  |  |
| 7 16  | Traceyville .....                    | 10 00          |  |  |
|   | Trout Brook .....                    | 10 00          |  |  |
| 34 44   | Turtle Creek .....                   | 12 00          |  |  |
| 21 50   | Tweedside .....                      | 12 00          |  |  |
| 34 62   | Undine .....                         | 15 00          |  |  |
| 10 80   | Union Corner .....                   | 10 00          |  |  |
| 38 00   | Upham .....                          | 16 00          |  |  |
| 72 25   | Upham Station .....                  | 24 00          |  |  |
| 11 89   | Upper Abouggoggin .....              | 10 00          |  |  |
| 6 82  | Upper Bay du Vin .....               | 10 00          |  |  |
| 17 53   | Upper Brighton .....                 | 12 00          |  |  |
| 8 44  | Upper Burton .....                   | 10 00          |  |  |
| 12 00   | Upper Buctouche .....                | 10 00          |  |  |
| 26 50   | Upper Cape .....                     | 12 00          |  |  |
| 58 56   | Upper Caraquet .....                 | 24 00          |  |  |
| 15 67   | Upper Caverhill .....                | 10 00          |  |  |
| 9 11  | Upper Coal Creek .....               | 10 00          |  |  |
| 12 44   | Upper Coverdale .....                | 10 00          |  |  |
| 93 42   | Upper Gagetown .....                 | 34 50          |  |  |
| 28 50   | Upper Gaspereaux .....               | 20 00          |  |  |
| 10 00   | Upper Goshen .....                   | 10 00          |  |  |
| 10 83   | Upper Greenwich .....                | 10 00          |  |  |
| 53 36   | Upper Hamstead .....                 | 23 00          |  |  |
| 43 32   | Upper Hayneville .....               | 30 00          |  |  |
| 89 17   | Upper Kent .....                     | 23 00          |  |  |
| 32 50   | Upper Keswick .....                  | 20 00          |  |  |
| 15 70   | Upper Keswick Ridge .....            | 10 00          |  |  |
| 18 97   | Upper Kintore .....                  | 10 00          |  |  |
| 6 97  | Upper Knoxford (3 trimestres) .....  | 7 50           |  |  |
| 8 62  | Upper Loch Lomond .....              | 10 00          |  |  |



A, DANS L'ÉTAT N° 3, D.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                      | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 32 78   | Upper Magaguadavic.....                      | 16 00          |  |  |
| 32 23   | Upper Mangerville.....                       | 12 00          |  |  |
| 3 52  | Upper Mills.....                             | 10 00          |  |  |
| 61 95   | Upper Neguac.....                            | 19 00          |  |  |
| 10 00   | Upper New Horton.....                        | 10 00          |  |  |
| 12 93   | Upper Ottabog.....                           | 10 00          |  |  |
| 15 82   | Upper Peel.....                              | 13 50          |  |  |
| 36 00   | Upper Pointe de Sate.....                    | 20 00          |  |  |
| 10 03   | Upper Queensbury.....                        | 10 00          |  |  |
| 11 27   | Upper Rockport.....                          | 10 00          |  |  |
| 140 83  | Upper St. Bazil.....                         | 52 00          |  |  |
| 54 52   | Upper St. Francis.....                       | 19 00          |  |  |
| 172 01  | Upper Sackville.....                         | 72 00          |  |  |
| 144 66  | Upper Sheffield.....                         | 40 00          |  |  |
| 9 71  | Upper Southampton.....                       | 10 00          |  |  |
| 51 13   | Upperton.....                                | 15 50          |  |  |
| 31 00   | Upper Wicklow.....                           | 16 00          |  |  |
| 179 74  | Upper Woodstock.....                         | 100 00         |  |  |
| 10 00   | Urquhart's.....                              | 10 00          |  |  |
| 93 00   | Victoria.....                                | 50 00          |  |  |
| 1 80  | Victory.....                                 | 10 00          |  |  |
| 19 20   | Viennau.....                                 | 10 00          |  |  |
| 21 94   | Waasis Station.....                          | 16 00          |  |  |
| 1 76  | Walker's Settlement.....                     | 10 00          |  |  |
| 6 61  | Walton's Lake (depuis le 1er juin 1886)..... | 8 33           |  |  |
| 9 00  | Ward's Creek Road.....                       | 10 00          |  |  |
| 41 95   | Waterborough.....                            | 12 00          |  |  |
| 107 59  | Waterford.....                               | 60 00          |  |  |
| 32 00   | Waterside.....                               | 12 00          |  |  |
| 92 16   | Waterville.....                              | 27 50          |  |  |
| 7 57  | Watson Settlement.....                       | 10 00          |  |  |
| 21 88   | Waveig.....                                  | 10 00          |  |  |
|   | Wayerton.....                                | 10 00          |  |  |
| 789 50  | Weldford.....                                | 275 00         | 12 00                                  |  |
| 7 06  | Wellington.....                              | 10 00          |  |  |
| 3 00  | Wells'.....                                  | 10 00          |  |  |
| 182 98  | Welsford (*y compris arrérages).....         | 60 00          | *12 50                                 |  |
| 42 42   | West Branch St. Nicholas River.....          | 16 00          |  |  |
| 19 50   | Westcock.....                                | 12 00          |  |  |
| 27 52   | Westfield.....                               | 11 50          |  |  |
| 19 00   | West Glassville.....                         | 12 00          |  |  |
| 236 50  | Westmoreland Point.....                      | 126 00         | 120 00                                 |  |
| 135 77  | West Quaco.....                              | 50 00          |  |  |
| 13 84   | West River.....                              | 10 00          |  |  |
| 10 99   | West Scotch Settlement.....                  | 10 00          |  |  |
|   | Wheaton Mills.....                           | 10 00          |  |  |
|   | Wheaton Settlement.....                      | 10 00          |  |  |
| 53 06   | Whitehead, Charlotte.....                    | 20 00          |  |  |
| 10 00   | Whitehead, King's.....                       | 10 00          |  |  |
| 64 89   | White's Cove.....                            | 30 00          |  |  |
| 9 08  | White's Mills.....                           | 10 00          |  |  |
| 8 63  | White's Point.....                           | 10 00          |  |  |
| 0 66  | Whitney.....                                 | 10 00          |  |  |
| 30 07   | Whittier's Ridge.....                        | 16 00          |  |  |
| 58 52   | Wickham.....                                 | 18 00          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, D.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                            | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 56 00   | Wicklow.....                                       | 26 00          |  |  |
| 3 01  | Wiggins.....                                       | 10 00          |  |  |
|   | Wilbur.....  | 10 00          |  |  |
| 5 92  | Williamstown.....                                  | 10 00          |  |  |
| 3 38  | Willowdale.....                                    | 10 00          |  |  |
| 28 19   | Willowgrove.....                                   | 12 00          |  |  |
| 13 00   | Wilson's Beach.....                                | 11 50          |  |  |
| 2 93  | Wilson's Point (depuis le 1er septembre 1886)..... | 5 83           |  |  |
| 46 68   | Winding Ledges.....                                | 12 00          |  |  |
| 22 86   | Windsor.....                                       | 12 00          |  |  |
| 27 96   | Wood Point.....                                    | 12 00          |  |  |
| 14 35   | Woodside.....                                      | 10 00          |  |  |
| 4,142 22  | Woodstock (*discontinué le 31 août 1886).....      | 1,100 00       | 400 00                                 | *40 00   |
| 2 20  | Woodville.....                                     | 10 00          |  |  |
| 12 24   | Woodstock Road Station.....                        | 10 00          |  |  |
| 100 30  | Woodward's Cove.....                               | 50 00          |  |  |
| 10 00   | Yoho.....  | 10 00          |  |  |
| 43 21   | York Mills.....                                    | 16 00          |  |  |
| 56 69   | Young's Cove.....                                  | 20 00          |  |  |
| 23 01   | Zealand Station.....                               | 11 50          |  |  |
| \$142,125 81                                    | Totaux.....  | †\$39,995 99   | \$3,571 50                             | \$1,245 00   |

† N.B.—De cette somme, \$37,524.83 ont été payés à même les revenus perçus, et \$2,471.16 à même le crédit parlementaire. On a rendu compte de cette dernière somme à la page 143, partie ii.

A. W. McLELAN,

*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*

## PROVINCE DU MANITOBA, ETC.

## A, DANS L'ÉTAT N° 3, E.

DÉTAILS des paiements faits pour appointements, etc., en le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest; indiquant dans chaque cas le nom de la personne, le service ou la fonction, et le montant payé, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.                                   | Service.  | Appointements. |       | Allocation provisoire. |       | Service de nuit et frais de route. |        | Grand total. |
|--|---|----------------|-------|------------------------|-------|------------------------------------|--------|--------------|
|  |   | \$             | cts.  | \$                     | cts.  | \$                                 | cts.   |              |
| DIVISION DU MANITOBA, ETC.             |   |                |       |                        |       |                                    |        |              |
| W. W. McLeod .....                     | Inspecteur des bureaux de poste.....  | 2,200          | 00    | 275                    | 00    | .....                              | .....  | .....        |
| A. W. Cairns .....                     | Sous-inspecteur (y compris arriérages).....   | 1,450          | 00    | 242                    | 50    | .....                              | .....  | 4,167 50     |
| A. McGillis .....                      | Commis de 2e classe.....  | 1,137          | 50    | 237                    | 50    | .....                              | .....  | .....        |
| O. F. Tuck .....                       | do .....  | 900            | 00    | 225                    | 00    | .....                              | 20 03  | 2,510 03     |
| J. L. Broughton .....                  | do 3e classe.....   | 530            | 00    | 212                    | 00    | .....                              | .....  | .....        |
| W. T. Macpherson .....                 | do .....  | 440            | 00    | 176                    | 00    | .....                              | .....  | .....        |
| T. H. Marshall .....                   | do .....  | 440            | 00    | 176                    | 00    | .....                              | .....  | .....        |
| E. R. Stevenson .....                  | do .....  | .....          | ..... | .....                  | ..... | .....                              | .....  | .....        |
|  | stagiaire, depuis le 1er février 1887 (transféré du bureau de poste de Winnipeg)..... | 166            | 66    | 66                     | 67    | .....                              | .....  | 2,207 33     |
|  | Total, bureau de l'inspecteur.....  | 7,264          | 16    | 1,600                  | 67    | .....                              | 20 03  | 8,884 86     |
| SERVICE DES MALLES PAR CHEMINS DE FER. |   |                |       |                        |       |                                    |        |              |
| C. E. Kavanagh .....                   | Courrier en chef sur chemins de fer.....  | 1,350          | 00    | 270                    | 00    | .....                              | 148 50 | 1,768 50     |
| A. J. Patton .....                     | do de 1re classe .....  | 960            | 00    | 240                    | 00    | .....                              | 572 91 | 1,773 91     |
| J. A. Carnan .....                     | do de 2e classe.....  | 800            | 00    | 200                    | 00    | .....                              | 448 88 | .....        |
| W. T. Cox .....                        | do .....  | 333            | 34    | 83                     | 34    | .....                              | 5 79   | .....        |
| J. G. Norris .....                     | do .....  | 720            | 00    | 180                    | 00    | .....                              | 438 73 | .....        |
| C. R. Stewart .....                    | do .....  | 690            | 00    | 170                    | 00    | .....                              | 644 89 | .....        |
| J. H. P. Brown .....                   | do .....  | 266            | 66    | 66                     | 66    | .....                              | 139 37 | .....        |
| R. Montgomery .....                    | do .....  | 430            | 00    | 116                    | 50    | .....                              | 275 94 | .....        |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, E.—Détails de tous les paiements faits pour appointements, etc., en le Manitoba, etc., pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.   | Service.  | Appointements. |      | Allocation provisoire. |      | Service de nuit et frais de route. |      | Total.    |           |
|--|---|----------------|------|------------------------|------|------------------------------------|------|-----------|-----------|
|  |   | \$             | cts. | \$                     | cts. | \$                                 | cts. |           |           |
| <b>SERVICE DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.—Fin.</b>                     |   |                |      |                        |      |                                    |      |           |           |
| L. T. Prud'homme.....  | Courrier de 2e classe, dep. le 1er fév., 1887 (transféré du bur. de p. de Winnipeg)                 | 316            | 67   | 79                     | 17   | 587                                | 67   | 10,866 72 |           |
| W. B. Sloan.....   | do do do do do (y comp arrages)   | 580            | 00   | 184                    | 00   | 380                                | 06   |           |           |
| H. H. Phinney.....   | do do do do do  | 586            | 67   | 186                    | 67   | 541                                | 70   |           |           |
| F. E. Harrison.....  | do do do do do  | 573            | 34   | 181                    | 34   | 618                                | 53   |           |           |
| J. G. Moore.....   | do 3e classe  | 546            | 66   | 218                    | 66   | 259                                | 60   |           |           |
| J. J. O'Farrell.....   | do jusqu'au 31 octobre 1886 (y compris arrages; transféré à la division de la Colombie-Britannique) | 176            | 67   | 70                     | 66   | 182                                | 64   |           |           |
| C. Gleason.....  | do do do do do  | 513            | 34   | 205                    | 34   | 432                                | 62   |           |           |
| T. A. Scott.....   | do do do do do  | 450            | 00   | 192                    | 00   | 405                                | 91   |           |           |
| G. J. T. Oulton.....   | do do do do do  | 450            | 00   | 192                    | 00   | 483                                | 16   |           |           |
| J. Kinney.....   | do do do do do  | 489            | 00   | 192                    | 00   | 577                                | 43   |           |           |
| A. O. James.....   | do do do do do  | 489            | 00   | 192                    | 00   | 591                                | 09   |           |           |
| T. J. Smith.....   | do do do do do  | 450            | 00   | 192                    | 00   | 515                                | 99   |           |           |
| A. Hicks.....  | do do do do do  | 489            | 00   | 192                    | 00   | 549                                | 90   |           |           |
| W. T. Barrett.....   | do do do do do  | 489            | 00   | 192                    | 00   | 579                                | 20   |           |           |
| A. Lamothe.....  | do dep. le 1er nov. 1886 (transféré du bur. de p. de Winnipeg)                                      | 469            | 00   | 192                    | 00   | 456                                | 75   |           |           |
| J. D. Sherman.....   | do dep. le 1er déc. 1886 (m. l'am.; trans. de la div. de Kingston)                                  | 373            | 33   | 149                    | 33   | 183                                | 47   |           |           |
| A. McBride.....  | do stagiaire; depuis le 2 septembre 1886  | 273            | 00   | 105                    | 80   | 183                                | 47   |           |           |
| A. M. Ferguson.....  | do do depuis le 1er octobre 1886  | 369            | 67   | 169                    | 47   | 379                                | 93   |           |           |
| G. L. Ferguson.....  | do do depuis le 1er décembre 1886 (transféré du bureau de poste de Winnipeg)                        | 369            | 00   | 144                    | 00   | 353                                | 11   |           |           |
| A. Caven.....  | do do dep., et temporaire jusqu'au 1er décembre 1886  | 280            | 00   | 112                    | 00   | 170                                | 97   |           |           |
| P. W. Allaire.....   | Courrier temporaire sur chemins de fer.....   | 480            | 00   | 192                    | 00   | 613                                | 38   | 16,118 08 |           |
| D. Cameron.....  | do do do do do  | 480            | 00   | 192                    | 00   | 411                                | 14   |           |           |
| H. E. Rogers.....  | do do (frais de route seulement; transféré à la division de la Colombie-Britannique)                | 440            | 00   | 184                    | 00   | 27                                 | 70   |           |           |
| J. M. McNeil.....  | do do jusqu'au 15 juin 1887   | 436            | 13   | 174                    | 45   | 282                                | 50   |           |           |
| W. A. Porter.....  | do do depuis le 4 août 1886   | 285            | 33   | 114                    | 13   | 451                                | 01   |           |           |
| A. S. Royal.....   | do do depuis le 29 novembre 1886  | 227            | 09   | 90                     | 83   | 226                                | 20   |           |           |
| R. W. Holland.....   | do do depuis le 11 janvier 1887   | 227            | 09   | 90                     | 83   | 181                                | 67   |           |           |
| <b>Total, Manitoba, etc., service des malles par chemins de fer...</b> |   |                |      |                        |      |                                    |      |           |           |
|  |   | 16,761         | 90   | 5,606                  | 35   | 13,644                             | 73   |           | 36,012 98 |

| Nom.                                | Service.  | Appointements. |      | Allocation provisoire. |      | Service de nuit et frais de route. |       | Total.    |
|-------------------------------------|---|----------------|------|------------------------|------|------------------------------------|-------|-----------|
|                                     |   | \$             | cts. | \$                     | cts. | \$                                 | cts.  |           |
| <b>BUREAU DE POSTE DE WINNIPEG.</b> |   |                |      |                        |      |                                    |       |           |
| W. Hargrave.....                    | Maitre de poste.....  | 2,400          | 00   | 300                    | 00   | .....                              | ..... | 4,860 00  |
| R. E. Brough.....                   | Sous-maitre de poste.....   | 1,800          | 00   | 160                    | 00   | .....                              | ..... |           |
| J. O. Poitras.....                  | Commis de 2e classe.....  | 1,200          | 00   | 240                    | 00   | .....                              | ..... |           |
| E. Barrett.....                     | do do do do do  | 1,112          | 50   | 223                    | 50   | .....                              | ..... |           |
| G. M. Boswell.....                  | do do do do do  | 1,112          | 50   | 223                    | 50   | .....                              | ..... |           |
| G. H. Allen.....                    | do do do do do  | 1,087          | 50   | 217                    | 50   | .....                              | ..... |           |
| J. Scott.....                       | do do do do do  | 830            | 00   | 207                    | 50   | .....                              | ..... |           |
| H. C. Dumas.....                    | do do do do do  | 830            | 00   | 207                    | 50   | .....                              | ..... |           |
| J. Taylor.....                      | Commis de 3e classe, jusqu'au 30 septembre 1886 (démissionnaire).....                 | 200            | 00   | 50                     | 00   | .....                              | ..... |           |
| L. T. Prud'homme.....               | do do jusqu'au 31 janvier 1887 (transféré à la div. du Manitoba).....                 | 443            | 33   | 110                    | 83   | .....                              | ..... |           |
| J. R. Simons.....                   | do do do do do  | 770            | 00   | 192                    | 50   | .....                              | ..... |           |
| W. A. Rice.....                     | do do do do do  | 610            | 00   | 152                    | 50   | .....                              | ..... |           |
| A. Lamothe.....                     | do do jusqu'au 31 octobre 1886 (transféré à la div. du Manitoba).....                 | 186            | 67   | 74                     | 67   | .....                              | ..... |           |
| G. A. Hargrave.....                 | do do do do do  | 560            | 00   | 224                    | 00   | .....                              | ..... |           |
| W. Beaden.....                      | do do do do do  | 520            | 00   | 213                    | 00   | .....                              | ..... |           |
| F. Arceil.....                      | do do do do do  | 510            | 00   | 208                    | 00   | .....                              | ..... |           |
| A. Monkman.....                     | do do do do do  | 510            | 00   | 204                    | 00   | .....                              | ..... |           |
| D. J. Smith.....                    | do do do do do  | 500            | 00   | 200                    | 00   | .....                              | ..... |           |
| W. Johnson.....                     | do do do do do  | 520            | 00   | 180                    | 00   | .....                              | ..... |           |
| W. F. L'psett.....                  | do do depuis le 1er août 1886 et facteur jusqu'à cette date.....                      | 382            | 80   | 153                    | 11   | .....                              | ..... |           |
| G. L. Ferguson.....                 | do do stagiaire, jusqu'au 30 novembre 1886 (transféré à la division du Manitoba)..... | 400            | 00   | 160                    | 00   | .....                              | ..... |           |
| T. Broad.....                       | do do depuis le 1er décembre 1886.....  | 166            | 66   | 66                     | 66   | .....                              | ..... |           |
| R. J. Lipsett.....                  | do do dep. 31 déc. '86 et commis temp. jusqu. cette date.....                         | 400            | 00   | 160                    | 00   | .....                              | ..... |           |
| A. F. A. Chabot.....                | do do do do (suspendu depuis le 19 décembre 1886).....                                | 233            | 34   | 93                     | 34   | .....                              | ..... |           |
| D. A. Keizer.....                   | do do do do (suspendu depuis le 19 décembre 1886).....                                | 400            | 00   | 160                    | 00   | .....                              | ..... |           |
| B. Person.....                      | do do dep. 31 déc. '86 et commis temp. jusqu. cette date.....                         | 382            | 80   | 153                    | 11   | .....                              | ..... |           |
| E. Stevenson.....                   | Commis temporaire, jusqu'au 31 janvier 1887 (transféré à la div. du Manitoba).....    | 233            | 33   | 93                     | 33   | .....                              | ..... |           |
| R. R. Mills.....                    | do do (moins l'amende).....   | 59             | 50   | 160                    | 00   | .....                              | ..... |           |
| S. Mulvey.....                      | do do jusqu'au 14 juillet 1886.....   | 15             | 06   | 6                      | 02   | .....                              | ..... |           |
| W. B. Sheppard.....                 | do do jusqu'au 30 septembre 1886.....   | 100            | 00   | 160                    | 00   | .....                              | ..... |           |
| G. P. Sheppard.....                 | do do jusqu'au 20 septembre 1886.....   | 400            | 00   | 40                     | 00   | .....                              | ..... |           |
| R. Spence.....                      | do do jusqu'au 16 février 1887 (démissionnaire).....                                  | 252            | 37   | 100                    | 89   | .....                              | ..... |           |
| R. S. Cox.....                      | do do depuis le 6 octobre 1886.....   | 294            | 62   | 117                    | 86   | .....                              | ..... |           |
| W. J. Gow.....                      | do do depuis le 1er décembre 1886 et facteur jusqu'à cette date.....                  | 395            | 84   | 168                    | 84   | .....                              | ..... |           |
| J. Wallis.....                      | do do depuis le 13 mai 1887.....  | 53             | 76   | 21                     | 51   | .....                              | ..... |           |
| E. A. Griffith.....                 | Surintendant des facteurs.....  | 520            | 00   | 208                    | 00   | .....                              | ..... |           |
| W. Cunningham.....                  | Facteur.....  | 520            | 00   | 208                    | 00   | .....                              | ..... |           |
| R. Miller.....                      | do do do do do  | 390            | 00   | 156                    | 00   | .....                              | ..... |           |
| W. M. Barrows.....                  | do do do do do  | 380            | 00   | 156                    | 00   | .....                              | ..... |           |
| J. H. Lilly.....                    | do do do do do  | 380            | 00   | 156                    | 00   | .....                              | ..... |           |
| <b>Total</b>                        |   |                |      |                        |      |                                    |       |           |
|                                     |   | 24,000         | 00   | 3,000                  | 00   | .....                              | ..... | 27,000 00 |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, E.—Détails de tous les paiements faits pour appointements, etc., en le Manitoba, etc., pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Service.                | Appointements. |      | Allocation provisoire. |      | Service de nuit et frais de route. |       | Total.      |
|---|-------------------------|----------------|------|------------------------|------|------------------------------------|-------|-------------|
|   |                         | \$             | cts. | \$                     | cts. | \$                                 | cts.  |             |
| <b>BUREAU DE POSTE DE WINNIPEG—/vz.</b>   |                         |                |      |                        |      |                                    |       |             |
| A. Taylor.....  | Facteur.....            | 475            | 00   | 190                    | 00   | .....                              | ..... | .....       |
| J. McDonald.....  | do.....                 | 375            | 00   | 150                    | 00   | .....                              | ..... | .....       |
| S. J. Smith.....  | do.....                 | 375            | 00   | 150                    | 00   | .....                              | ..... | .....       |
| W. H. Taylor.....   | do.....                 | 375            | 00   | 150                    | 00   | .....                              | ..... | .....       |
| W. J. Curthbert, jeune.....   | do.....                 | 300            | 00   | 120                    | 00   | .....                              | ..... | .....       |
| J. Close.....   | do.....                 | 321            | 29   | 128                    | 52   | .....                              | ..... | .....       |
| S. Knighton.....  | do.....                 | 265            | 16   | 105                    | 07   | .....                              | ..... | .....       |
| H. W. Dayton.....   | do.....                 | 150            | 00   | 60                     | 00   | .....                              | ..... | .....       |
| W. A. Kemp.....   | Facteur temporaire..... | 360            | 00   | 144                    | 00   | .....                              | ..... | .....       |
| W. G. Nicholson.....  | do.....                 | 60             | 00   | 24                     | 00   | .....                              | ..... | .....       |
| N. Gow.....   | do.....                 | 210            | 00   | 84                     | 00   | .....                              | ..... | .....       |
| J. Brown.....   | Messageur.....          | 600            | 00   | 150                    | 00   | .....                              | ..... | .....       |
|   |                         | 27,342         | 89   | 8,144                  | 37   | .....                              | ..... | .....       |
|   |                         |                |      |                        |      |                                    |       | 7,513 04    |
| <b>RÉGATULATION.</b>  |                         |                |      |                        |      |                                    |       |             |
|   |                         | 7,264          | 16   | 1,600                  | 67   | .....                              | ..... | .....       |
|   |                         | 16,761         | 90   | 5,606                  | 35   | .....                              | ..... | .....       |
|   |                         | 27,342         | 89   | 8,144                  | 37   | .....                              | ..... | .....       |
|   |                         | 51,368         | 95   | 15,351                 | 39   | .....                              | ..... | .....       |
|   |                         |                |      |                        |      |                                    |       | 80,385 10   |
| Balances des appointements remis par chèque aux maires de poste, autres que ceux qui précèdent, étant l'exécédant de leurs appointements sur le montant du revenu perçu par eux (voir total de l'état suivant)..... |                         |                |      |                        |      |                                    |       |             |
|   |                         |                |      |                        |      |                                    |       | 2,422 38    |
|   |                         |                |      |                        |      |                                    |       | \$82,807 48 |

A. W. McLELAN,  
Maire général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

## A, DANS L'ÉTAT N° 3, E.

DÉTAILS des appointements ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage, et revenu perçu aux différents bureaux de poste dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N. B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.   | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 40 28   | Abernethy .....   | 14 50          | .....                                  | .....  |
| 49 00   | Adelpha .....   | 23 00          | .....                                  | .....  |
| 177 48  | Alameda .....   | 40 00          | .....                                  | .....  |
| 48 16   | Alcester .....  | 19 00          | .....                                  | .....  |
| 318 87  | Alexander Station .....   | 80 00          | .....                                  | .....  |
| 274 55  | Allanburn (*y compris arrérages) .....                                      | 11 00          | *100 00                                | .....  |
| 47 25   | Almasippi .....   | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 36 62   | Antler .....  | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 1,420 89  | Archibald .....   | 430 00         | 200 00                                 | 75 00  |
| 175 18  | Arden Station .....   | 47 50          | .....                                  | .....  |
| 22 00   | Ardpatrick .....  | 11 50          | .....                                  | .....  |
| 12 29   | Argyle .....  | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 40 60   | Armstrong's Lake .....  | 19 00          | .....                                  | .....  |
| 28 37   | Arnaud .....  | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 2 50  | Arnes (depuis le 1er janvier 1887) .....                                    | 2 50           | .....                                  | .....  |
| 12 99   | Arrochar (depuis le 1er sept. 1886) .....                                   | 5 83           | .....                                  | .....  |
| 46 47   | Arrow River .....   | 19 00          | .....                                  | .....  |
| 16 73   | Arrowton .....  | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 142 07  | Arossippi .....   | 47 50          | .....                                  | .....  |
| 3 06  | Ash Creek (depuis le 1er février 1887) .....                                | 1 67           | .....                                  | .....  |
| 70 64   | Assiniboine .....   | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 94 00   | Aubigny .....   | 15 00          | .....                                  | .....  |
| 207 82  | Austin .....  | 69 00          | .....                                  | .....  |
| 15 16   | Aweme .....   | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 104 00  | Baie St Paul .....  | 69 00          | .....                                  | .....  |
| 18 57   | Balcarres .....   | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 274 48  | Balgonie .....  | 70 00          | .....                                  | .....  |
| 23 54   | Balmerino .....   | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 153 62  | Balmoral .....  | 66 50          | .....                                  | .....  |
| 495 23  | Barnif (depuis le 1er juin 1886) .....                                      | 166 67         | .....                                  | .....  |
| 23 30   | Barnsley (depuis le 1er janvier 1887) .....                                 | 2 50           | .....                                  | .....  |
| 30 36   | Basswood (depuis le 1er sept. 1886) .....                                   | 5 83           | .....                                  | .....  |
| 57 00   | Batoche .....   | 30 00          | .....                                  | .....  |
| 745 25  | Battleford (*depuis le 1er juillet 1886) .....                              | 285 00         | .....                                  | *30 00   |
| 40 62   | Beaconsfield .....  | 49 00          | .....                                  | .....  |
| 135 11  | Beausejour .....  | 35 00          | .....                                  | .....  |
| 19 25   | Beaver Creek .....  | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 31 29   | Beaver Rapids .....   | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 52 48   | Belleview .....   | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 60 00   | Benbecula .....   | 11 50          | .....                                  | .....  |
| 230 53  | Beulah .....  | 155 00         | .....                                  | .....  |
| 283 33  | Binscarth .....   | 80 00          | .....                                  | .....  |
| 41 48   | Bird's Hill .....   | 24 00          | 20 00                                  | .....  |
| 1,379 05  | Birtle .....  | 460 00         | 97 16                                  | 60 00  |
| 30 88   | Blake .....   | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 71 20   | Blumenort .....   | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 10 17   | Blythfield .....  | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 24 50   | Boakview .....  | 22 00          | .....                                  | .....  |
|   | Boissevain (depuis le 1er novembre 1886; comptes attendant règlement) ..... | .....          | .....                                  | .....  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, E.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Manitoba, etc., pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.  | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|---------------------------------------|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts         | \$ cts.                               | \$ cts   |
| 1 41  | Bonnie Doon (depuis le 1er mars 1887).....                                     | 0 83           |                                       |  |
| 64 14   | Boscurvis .....  | 14 50          |                                       |  |
| 96 00   | Bradwardine .....  | 50 00          |                                       |  |
| 7,800 14  | Bandon .....   | 2,720 00       | 400 00                                | 600 00   |
| 59 46   | Brandon Hills .....  | 19 50          |                                       |  |
| 64 23   | Bridge Creek .....   | 24 00          |                                       |  |
| 47 54   | Erierwood .....  | 12 00          |                                       |  |
| 722 31  | Broadview .....  | 360 00         | 50 00                                 |  |
| 25 58   | Brokenhead (depuis le 1er nov. 1886) ..  | 4 17           |                                       |  |
| 15 00   | Brookdale .....  | 10 00          |                                       |  |
| 71 07   | Burnside .....   | 30 00          |                                       |  |
| 49 06   | Butterfield .....  | 30 00          |                                       |  |
| 33 98   | Cadurcis .....   | 16 00          |                                       |  |
| 81 56   | Calf Mountain.....   | 40 00          |                                       |  |
| 5,829 44  | Calgary.....   | 1,400 00       | 300 00                                | 300 00   |
| 149 79  | Camille .....  | 40 00          |                                       |  |
| 47 86   | Campbellville .....  | 20 00          |                                       |  |
| 325 96  | Canmore .....  | 130 00         |                                       |  |
| 1,345 00  | Carberry .....   | 415 00         | 60 00                                 | 55 00  |
| 411 60  | Carleton (fermé le 31 juillet 1886; arrérages de revenu et appointements)..... | 58 34          |                                       |  |
| 27 67   | Carlingville .....   | 15 00          |                                       |  |
| 271 60  | Carlyle .....  | 69 00          |                                       |  |
| 435 91  | Carman .....   | 160 00         |                                       |  |
| 94 58   | Carnduff .....   | 31 50          |                                       |  |
| 62 51   | Caron .....  | 28 50          |                                       |  |
| 42 58   | Carrolton .....  | 16 00          |                                       |  |
| 22 54   | Carsdale .....   | 16 00          |                                       |  |
| 74 37   | Carson .....   | 26 00          |                                       |  |
| 345 39  | Cartwright.....  | 120 00         |                                       |  |
| 43 04   | Castleavery .....  | 21 38          |                                       |  |
| 195 12  | Chater .....   | 100 00         |                                       |  |
| 28 20   | Chortitz .....   | 12 00          |                                       |  |
| 39 00   | Chumah .....   | 24 00          |                                       |  |
| 47 51   | Chaudetoye .....   | 40 00          |                                       |  |
| 16 59   | Clan William (fermé le 31 août 1886; rouvert le 1er mars 1887) .....           | 11 67          |                                       |  |
| 68 10   | Clare .....  | 16 00          |                                       |  |
| 54 92   | Clarkleigh .....   | 18 00          |                                       |  |
| 32 75   | Clear Springs.....   | 20 00          |                                       |  |
| 382 97  | Clear Water .....  | 100 00         | 40 00                                 |  |
| 42 90   | Clover Bar .....   | 40 00          |                                       |  |
| 64 87   | Cook's Creek .....   | 20 00          |                                       |  |
| 41 15   | Craigilea.....   | 26 00          |                                       |  |
| 85 52   | Craven.....  | 30 00          |                                       |  |
| 48 10   | Creeford.....  | 24 00          |                                       |  |
| 28 36   | Crescent Lake .....  | 33 00          |                                       |  |
| 26 96   | Crewe.....   | 20 00          |                                       |  |
| 124 72  | Cross Lake Station.....  | 28 50          |                                       |  |
| 459 26  | Crystal City.....  | 160 00         |                                       |  |
| 143 49  | Cyprus River (ci-devant Littleton).....  | 40 00          |                                       |  |
| 34 00   | Dalesboro' .....   | 16 00          |                                       |  |
| 138 45  | Dalton .....   | 80 00          |                                       |  |
| 144 07  | Darlingford .....  | 115 00         | 12 00                                 |  |
| 84 25   | De Clare.....  | 23 00          |                                       |  |

A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, E.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Manitoba, etc., pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 827 43  | DePoraine.....   | 240 00         |  |  |
| 17 10   | Dennington (depuis le 1er oct. 1886).....              | 5 00           |  |  |
| 134 94  | Desford.....   | 57 50          |  |  |
| 453 17  | Dominion City.....                                     | 200 00         |  |  |
| 36 16   | Donore.....  | 16 00          |  |  |
| 162 63  | Douglas Station.....                                   | 57 50          |  |  |
| 18 00   | Drumconnor.....  | 16 00          |  |  |
| 20 17   | Dry River.....   | 16 00          |  |  |
| 23 50   | Dunbow.....  | 11 50          |  |  |
| 31 23   | Dundee.....  | 16 00          |  |  |
| 92 73   | Dunmore Junction (*depuis le 1er juillet 1886) ...     | 32 50          | *60 00                                 |  |
| 130 59  | Dynevor.....   | 50 00          |  |  |
| 202 58  | East Selkirk.....                                      | 107 50         |  |  |
| 53 09   | Eden.....  | 24 00          |  |  |
| 80 03   | Edgeley Farm.....                                      | 37 50          |  |  |
| 1,174 53  | Edmonton.....  | 500 82         | 60 00                                  | 120 00   |
| 525 81  | Elkhorn.....   | 180 00         |  |  |
| 88 66   | Ellisboro'.....  | 50 00          |  |  |
| 43 00   | Elm Valley.....  | 20 00          |  |  |
| 18 70   | Elmore (dep. le 1er janv. 1887; comptes non rec.)..... | 16 00          |  |  |
| 1,299 14  | Emerson.....   | 1,100 00       | 100 00                                 | 240 00   |
| 53 45   | Erinview.....  | 19 00          |  |  |
| 12 17   | Esterhaz (depuis le 1er sept. 1886).....               | 5 83           |  |  |
| 45 37   | Fairburne.....   | 20 00          |  |  |
| 29 00   | Fairmede.....  | 16 00          |  |  |
| 7 99  | Fairmont.....  | 16 00          |  |  |
| 98 88   | Fleming.....   | 40 00          |  |  |
| 16 71   | Florenta.....  | 16 00          |  |  |
| 8 93  | Forest Farm (3 trimestres).....                        | 12 50          |  |  |
| 18 36   | Fort Alexander.....                                    | 19 00          |  |  |
| 79 37   | Fort Ellice.....                                       | 190 00         | 16 00                                  |  |
| 13 56   | Fortier (depuis le 1er fév. 1887).....                 | 1 87           |  |  |
| 30 00   | Fort Kipp.....   | 10 00          |  |  |
| 1,497 29  | Fort McLeod.....                                       | 575 00         |  | 80 00  |
| 48 24   | Fort Pitt.....   | 95 00          |  |  |
| 42 33   | Fort Saskatchewan.....                                 | 80 00          |  |  |
| 42 96   | Foxton.....  | 20 00          |  |  |
| 87 48   | Gauthier.....  | 36 00          |  |  |
| 27 33   | Gimli (depuis le 1er mai 1886).....                    | 16 67          |  |  |
| 9 68  | Giroux.....  | 12 00          |  |  |
| 608 94  | Gladstone.....   | 360 00         | 12 00                                  | 40 00  |
| 343 09  | Gleichen.....  | 100 00         |  |  |
| 44 35   | Glen Adelaide.....                                     | 20 00          |  |  |
| 125 60  | Glenboro'.....   | 16 00          |  |  |
| 40 29   | Glendale.....  | 30 00          |  |  |
| 86 69   | Glendinning.....                                       | 50 00          |  |  |
| 92 94   | Glenora.....   | 32 00          |  |  |
| 15 90   | Golden Stream.....                                     | 20 00          |  |  |
| 157 81  | Gonor.....   | 33 00          |  |  |
| 35 67   | Grandin.....   | 16 00          |  |  |
| 49 61   | Grange.....  | 14 00          |  |  |
| 26 25   | Green Ridge.....                                       | 16 00          |  |  |



A, DANS L'ÉTAT N° 3, E.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Manitoba, etc., pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                    | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts                                 | \$ cts.  |
| 16 44   | Greenwood.....   | 16 00          |  |  |
| 649 74  | Grenfell.....  | 240 00         |  |  |
| 654 99  | Gretna (*y compris arrérages).....                         | 200 00         | *42 00                                 |  |
| 343 98  | Griswold Station.....                                      | 110 00         | 73 00                                  |  |
| 79 00   | Grund.....   | 16 00          |  |  |
| 42 55   | Hamiota.....   | 30 00          |  |  |
| 28 00   | Hanlan.....  | 16 00          |  |  |
| 65 13   | Hartney.....   | 11 50          |  |  |
| 27 75   | Hayfield.....  | 12 00          |  |  |
| 29 30   | Hayward.....   | 16 00          |  |  |
| 12 30   | Hazelwold.....   | 12 00          |  |  |
| 157 36  | Headingly.....   | 70 00          |  |  |
| 52 00   | Heaslip.....   | 40 00          |  |  |
| 32 95   | Hernefield.....  | 16 00          |  |  |
| 303 73  | High Bluff.....  | 140 00         |  |  |
| 106 00  | High River.....  | 40 00          |  |  |
| 19 00   | Hillburn (3 trimestres).....                               | 12 00          |  |  |
| 56 29   | Hillview.....  | 20 00          |  |  |
| 53 75   | Hochstadt.....   | 16 00          |  |  |
| 125 61  | Holland.....   | 20 00          |  |  |
| 38 00   | Hollbroke (depuis le 1er juillet 1886).....                | 7 50           |  |  |
| 103 19  | Holmfeld (depuis le 1er juillet 1886).....                 | 7 50           |  |  |
| 6 50  | Hun's Valley (depuis le 1er oct. 1886).....                | 5 00           |  |  |
| 18 00   | Icelandic River.....                                       | 55 00          |  |  |
| 27 04   | Indian Ford.....   | 12 00          |  |  |
| 766 24  | Indian Head.....   | 440 00         | 20 00                                  | 40 00  |
| 142 51  | Joly.....  | 40 00          |  |  |
| 28 19   | Katepwe.....   | 16 00          |  |  |
| 93 88   | Kenis.....   | 20 00          |  |  |
| 51 05   | Kildonan.....  | 47 50          |  |  |
| 571 79  | Killarney.....   | 47 50          |  |  |
| 64 62   | Kinbrae.....   | 40 00          |  |  |
| 26 00   | Kingsley.....  | 16 00          |  |  |
| 25 63   | Kinistino.....   | 20 00          |  |  |
| 12 33   | Kinosota (depuis le 1er déc. 1886).....                    | 3 33           |  |  |
| 45 70   | Kirkpatrick (10 trimestres).....                           | 26 50          |  |  |
| 42 04   | Kota.....  | 11 50          |  |  |
| 43 59   | La Broquerie.....  | 19 00          |  |  |
| 46 00   | Lake Francis.....  | 20 00          |  |  |
| 113 99  | Langvale.....  | 60 00          | 28 00                                  |  |
| 21 39   | Lan-burn.....  | 12 00          |  |  |
| 28 50   | Larivière (depuis le 1er fév. 1887).....                   | 1 67           |  |  |
| 712 00  | Le-bret.....   | 160 80         |  |  |
| 71 58   | Lennox.....  | 15 00          |  |  |
| 23 67   | Letellier.....   | 12 00          |  |  |
| 1,435 34  | Lethbridge (*y compr. arrér., †dep. le 1er juil. '86)..... | *605 28        | 80 00                                  | †20 00   |
| 43 40   | Lintrathen.....  | 20 00          |  |  |
| 38 42   | Logoch.....  | 15 00          |  |  |
| 12 81   | Longfleet (fermé le 30 nov. 1886).....                     | 8 00           |  |  |
| 45 31   | Longlaketon.....   | 24 00          |  |  |
| 32 02   | Loon Creek.....  | 15 00          |  |  |
| 38 97   | Loretto.....   | 16 00          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, E.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Manitoba, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                      | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts         | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 21 63   | Lorne.....                                   | 16 00          |  |  |
| 40 68   | Lothair.....                                 | 20 00          |  |  |
| 38 95   | Lower Fort Garry.....                        | 80 00          |  |  |
| 31 39   | Lowestoft.....                               | 16 00          |  |  |
| 25 24   | Lucas.....                                   | 16 00          |  |  |
| 257 40  | McGregor Station.....                        | 57 50          |  |  |
| 41 49   | McLean.....                                  | 50 00          |  |  |
| 59 59   | Wanda.....                                   | 28 50          |  |  |
| 1,000 63  | Maple Creek.....                             | 230 00         |  |  |
| 51 03   | Marieton.....                                | 22 00          |  |  |
| 176 40  | Marlborough.....                             | 40 00          |  |  |
| 157 09  | Marney (*3 trimestres; discontinué).....     | 64 00          | *18 00                                 |  |
| 49 21   | Marringhurst.....                            | 36 00          |  |  |
| 22 48   | Maskawata.....                               | 10 00          |  |  |
| 73 75   | Meadow Lea.....                              | 36 00          |  |  |
| 1,274 16  | Medicine Hat.....                            | 550 00         |  | 120 00   |
| 32 86   | Mekiwin.....                                 | 20 00          |  |  |
| 77 37   | Melbourne.....                               | 36 00          |  |  |
| 97 45   | Velgund.....                                 | 24 00          |  |  |
| 188 00  | Melita.....                                  | 36 00          |  |  |
| 144 70  | Menota.....                                  | 67 50          |  |  |
| 41 30   | Wenteith.....                                | 35 00          |  |  |
| 47 04   | Miami.....                                   | 20 00          |  |  |
| 14 31   | Michie.....                                  | 12 00          |  |  |
| 113 38  | Middle Church.....                           | 37 50          |  |  |
| 21 35   | Midnapore.....                               | 20 00          |  |  |
| 32 83   | Millbrook.....                               | 16 00          |  |  |
| 313 76  | Millford.....                                | 160 00         | 24 00                                  |  |
| 101 13  | Millward.....                                | 33 00          |  |  |
| 1,683 91  | Minnedosa.....                               | 600 00         | 45 00                                  | 100 00   |
| 9 05  | Minnewakan (depuis le 1er janvier 1887)..... | 2 50           |  |  |
| 30 15   | Minnewawa.....                               | 11 50          |  |  |
| 22 63   | Minniska.....                                | 12 00          |  |  |
| 40 61   | Moffat.....                                  | 10 00          |  |  |
| 11 00   | Moline.....                                  | 12 00          |  |  |
| 107 45  | Montefiore.....                              | 24 00          |  |  |
| 41 16   | Montgomery.....                              | 16 00          |  |  |
| 22 47   | Montrose.....                                | 12 00          |  |  |
| 1,080 92  | Moose Jaw (*y compris arrérages).....        | 600 00         | *12 00                                 | 120 00   |
| 88 85   | Moose Mountain.....                          | 46 50          |  |  |
| 1,895 50  | Moosomin.....                                | 600 00         | 185 67                                 | 123 33   |
| 1,764 24  | Morden (*y compris arrérages).....           | *770 90        | *109 00                                | *140 00  |
| 34 00   | Moropano.....                                | 18 00          |  |  |
| 519 89  | Morris.....                                  | 340 00         |  | 40 00  |
| 59 78   | Mountain City.....                           | 60 00          |  |  |
| 31 50   | Mowbray.....                                 | 16 00          |  |  |
| 9 96  | Murchison.....                               | 12 00          |  |  |
| 20 22   | Mussellboro.....                             | 12 00          |  |  |
| 120 25  | Napinka.....                                 | 27 50          |  |  |
| 904 15  | Neepawa (*depuis le 1er juillet 1886).....   | 315 00         | 20 00                                  | *30 00   |
| 240 77  | Nelson.....                                  | 340 00         | 77 67                                  | 100 00   |
| 255 16  | Newdale.....                                 | 65 00          |  |  |
| 14 05   | Newhaven.....                                | 16 00          |  |  |
| 42 90   | New Oxley.....                               | 16 00          |  |  |
| 93 23   | Nimitaw (fermé le 12 octobre 1886).....      | 16 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, E.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Manitoba, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                        | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 65 37   | Ninette .....                                  | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 57 54   | Ninga .....                                    | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 153 17  | Niverville .....                               | 60 00          | .....                                  | .....  |
| 161 94  | Norquay .....                                  | 60 00          | .....                                  | .....  |
| 75 65   | Oak Bank .....                                 | 33 00          | .....                                  | .....  |
| 39 55   | Oakburn .....                                  | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 690 23  | Oak Lake .....                                 | 120 00         | .....                                  | .....  |
| 12 00   | Oakland .....                                  | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 29 12   | Oak Point .....                                | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 97 86   | Oak River .....                                | 49 50          | 24 00                                  | .....  |
| 16 00   | Oberon .....                                   | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 5 75  | Odanah (fermé le 30 juin 1886) .....           | 15 00          | .....                                  | .....  |
| 52 80   | Okotoks .....                                  | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 49 11   | Olive .....                                    | 27 50          | .....                                  | .....  |
| 7 28  | Opawaka .....                                  | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 40 77   | Orange Ridge .....                             | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 16 87   | Orrwold .....                                  | 19 00          | .....                                  | .....  |
| 29 42   | Osprey .....                                   | 24 00          | .....                                  | .....  |
| 46 25   | Ossowa .....                                   | 30 00          | .....                                  | .....  |
| 62 39   | Otenaw .....                                   | 23 00          | .....                                  | .....  |
| 44 70   | Otterburne (*y compris arrérages) .....        | 30 00          | *36 00                                 | .....  |
| 51 63   | Parkdale .....                                 | 25 00          | .....                                  | .....  |
| 15 60   | Parkin .....                                   | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 28 54   | Parkisimo .....                                | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 47 81   | Parklands .....                                | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 46 15   | Pasqua .....                                   | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 25 00   | Peguis .....                                   | 24 00          | .....                                  | .....  |
| 95 46   | Pendennis .....                                | 24 00          | .....                                  | .....  |
| 18 24   | Pengarth (depuis le 1er juillet 1886) .....    | 7 50           | .....                                  | .....  |
| 29 96   | Penrith .....                                  | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 23 92   | Pekisko (depuis le 1er août 1886) .....        | 6 67           | .....                                  | .....  |
| 217 99  | Pense (5 trimestres) .....                     | 100 00         | .....                                  | .....  |
| 64 15   | Petrel .....                                   | 24 00          | .....                                  | .....  |
| 198 81  | Pheasant Forks .....                           | 64 09          | .....                                  | .....  |
| 32 53   | Pigeon Lake .....                              | 18 00          | .....                                  | .....  |
| 797 72  | Pilot Mound .....                              | 240 00         | 24 00                                  | .....  |
| 293 86  | Pincher Creek .....                            | 57 50          | .....                                  | .....  |
| 50 15   | Pipe Stone .....                               | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 17 98   | Pleasant Home .....                            | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 26 56   | Plympton .....                                 | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 54 76   | Pomeroy .....                                  | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 189 10  | Poplar Point .....                             | 80 00          | .....                                  | .....  |
| 4,679 70  | Portage la Prairie .....                       | 1,800 00       | 116 66                                 | 300 00   |
| 7 42  | Prairie Grove .....                            | 12 00          | .....                                  | .....  |
| 47 05   | Preston .....                                  | 24 00          | .....                                  | .....  |
| 1,734 11  | Prince Albert .....                            | 500 00         | .....                                  | 80 33  |
| 47 64   | Puckahn .....                                  | 16 00          | .....                                  | .....  |
| 993 98  | Qu' Appelle .....                              | 430 00         | .....                                  | 55 00  |
| 1,623 50  | Qu' Appelle Station .....                      | 600 91         | 200 00                                 | 80 00  |
| 40 94   | Ralphtown .....                                | 19 00          | .....                                  | .....  |
| 1,014 01  | Rapid City (*discontinué le 31 mai 1886) ..... | 500 00         | *91 67                                 | 100 00   |
| 29 00   | Raven's Glen .....                             | 10 00          | .....                                  | .....  |
| 90 60   | Raven Lake (ci-devant Shoal Lake) .....        | 85 00          | .....                                  | .....  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, E.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Manitoba, etc., pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts  |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 6 48  | Rayfield .....   | 11 50          |  |  |
| 188 72  | Reaburn.....   | 60 00          | 16 00                                  |  |
| 133 81  | Red Deer.....  | 24 00          |  |  |
| 42 30   | Redpath .....  | 24 00          |  |  |
| 6,007 89  | Régina (* y compris arr. ; † y comp. alloc. spéciale). | *1,963 66      | *180 00                                | †1,022 50  |
| 82 60   | Reinland .....   | 47 50          |  |  |
| 31 85   | Richland .....   | 16 00          |  |  |
| 35 83   | Richmond .....   | 16 00          |  |  |
| 29 74   | Ridgeville .....                                       | 16 00          |  |  |
| 40 63   | Rocanville.....  | 20 00          |  |  |
| 3 99  | Roden (depuis le 1er mars 1887).....                   | 0 83           |  |  |
| 92 26   | Roseberry .....  | 24 00          | 10 00                                  |  |
| 21 00   | Roseisle (depuis le 1er octobre 1886).....             | 5 00           |  |  |
| 54 85   | Roseland .....   | 12 00          |  |  |
| 4 61  | Rose Plain .....                                       | 12 00          |  |  |
| 153 22  | Rosburn.....   | 40 00          |  |  |
| 70 24   | Rosser .....   | 10 00          |  |  |
| 99 88   | Rounthwaite .....                                      | 60 00          |  |  |
| 77 40   | Royal.....   | 16 00          |  |  |
| 51 71   | Ruttanville .....                                      | 40 00          |  |  |
| 115 74  | Sainte-Agathe .....                                    | 40 00          |  |  |
| 78 87   | Saint-Albert .....                                     | 39 00          |  |  |
| 24 08   | Saint-Alphonse .....                                   | 12 00          |  |  |
| 129 57  | Saint-André.....                                       | 79 50          |  |  |
| 93 02   | Saint-Anne .....                                       | 40 00          |  |  |
| 377 05  | Saint-Boniface.....                                    | 400 00         |  | 100 00   |
| 68 25   | Saint-Charles.....                                     | 47 50          |  |  |
| 132 33  | Saint-François-Xavier .....                            | 50 00          |  |  |
| 29 77   | Saint-James .....                                      | 24 00          |  |  |
| 124 25  | Saint-Jean-Baptiste .....                              | 40 00          |  |  |
| 126 50  | Saint-Laurent .....                                    | 28 50          |  |  |
| 79 92   | Saint-Léon .....                                       | 57 50          |  |  |
| 46 18   | Saint-Norbert (5 trimestres).....                      | 75 00          |  |  |
| 8 03  | Saint-Pie (2 trimestres).....                          | 6 00           |  |  |
| 13 76   | Saint-Vital.....                                       | 10 50          |  |  |
| 12 43   | Salisbury .....  | 20 00          |  |  |
| 39 13   | Salterville .....                                      | 20 00          |  |  |
| 31 00   | Saskatchewan .....                                     | 18 00          |  |  |
| 96 05   | Saskatoon .....  | 23 00          |  |  |
| 13 81   | Scandinavia (depuis le 1er novembre 1886).....         | 4 17           |  |  |
| 22 22   | Schaufenfeldt .....                                    | 20 00          |  |  |
| 22 30   | Seeburn .....  | 12 00          |  |  |
| 327 64  | Selkirk (* depuis le 1er juillet 1886).....            | 310 00         | 30 00                                  | *30 00   |
| 63 00   | Sewell .....   | 40 00          |  |  |
| 61 39   | Shadeland (* surcrédité).....                          | *39 00         |  |  |
| 294 43  | Shellmouth .....                                       | 66 50          |  |  |
| 296 52  | Shell River .....                                      | 125 00         |  |  |
| 21 01   | Sheppardville.....                                     | 20 00          |  |  |
| 500 43  | Shoal Lake.....  | 177 50         |  |  |
| 103 69  | Sidney .....   | 50 00          |  |  |
| 59 09   | Silver Creek.....                                      | 40 00          |  |  |
| 26 00   | Silver Springs .....                                   | 20 00          |  |  |
| 6 21½   | Silverton (fermé le 30 juin 1886).....                 | 10 00          |  |  |
| 27 81   | Sittakaw .....   | 15 04          |  |  |
| 40 30   | Smith's Hill .....                                     | 30 00          |  |  |
| 11 17   | Snake Creek (depuis le 1er nov. 1886).....             | 4 17           |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, E.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Manitoba, etc., pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                               | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustibles et éclairage. |
|---|---|----------------|--|---|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.   |
| 58 04   | Snow Flake .....                                      | 24 00          |  |   |
| 17 76   | Somerset .....  | 12 00          |  |   |
| 726 71  | Souris .....  | 247 50         |  |   |
| 146 19  | Souris City .....                                     | 60 00          |  |   |
| 168 50  | Sourisford .....                                      | 45 00          |  |   |
| 20 82   | Springfield .....                                     | 23 00          |  |   |
| 101 00  | Steinbach .....                                       | 23 00          |  |   |
| 5 50  | Stephenfield (depuis le 1er octobre 1886).....        | 5 00           |  |   |
| 95 46   | Stockton .....  | 30 00          |  |   |
| 21 30   | Stodderville.....                                     | 20 00          |  |   |
| 635 91  | Stonewall .....                                       | 400 00         | 24 00                                  | 46 00   |
| 290 20  | Stony Mountain.....                                   | 100 00         |  |   |
| 29 18   | Strasburg (depuis le 1er juillet 1886).....           | 7 50           |  |   |
| 152 33  | Strathclair .....                                     | 100 00         |  |   |
| 114 99  | Strathclair Station (depuis le 1er octobre 1886)..... | 5 00           |  |   |
| 42 64   | Stratherne .....                                      | 30 00          |  |   |
| 11 03   | Strathewen (depuis le 1er mai 1886) .....             | 9 17           |  |   |
| 49 00   | Stuartburn .....                                      | 15 00          |  |   |
| 161 35  | Summerberry .....                                     | 54 00          |  |   |
| 48 76   | Summer .....  | 14 50          |  |   |
| 50 11   | Sunnymead .....                                       | 20 00          |  |   |
| 90 58   | Sunnyside.....  | 30 00          |  |   |
| 64 05   | Swan Lake .....                                       | 36 00          |  |   |
| .....   | Swift Current (comptes attendant règlement).....      | .....          |  |   |
| 181 78  | Thornhill .....                                       | 57 50          |  |   |
| 25 48   | Toddburn .....  | 28 50          |  |   |
| 44 60   | Totonka .....   | 16 00          |  |   |
| 250 44  | Touchwood Hills .....                                 | 57 50          |  |   |
| 39 97   | Tregarva .....  | 27 50          |  |   |
| 180 60  | Treherne .....  | 45 00          |  |   |
| 3 70  | Tumbell (* depuis le 1er octobre 1886).....           | 5 00           |  |   |
| 75 00   | Turtle Mountain.....                                  | 80 00          |  |   |
| 32 58   | Two Rivers .....                                      | 16 00          |  |   |
| 85 65   | Viola Dale .....                                      | 30 00          |  |   |
| 1,980 30  | Virden .....  | 500 00         | 30 00                                  | 60 00   |
| 109 86  | Wakopa .....  | 70 00          |  |   |
| 93 76   | Wallace .....   | 22 00          |  |   |
| 22 37   | Waneche .....   | 15 00          |  |   |
| 11 17   | Wapaha.....   | 12 00          |  |   |
| 521 18  | Wapella (* depuis le 1er juillet 1886) .....          | 190 00         | *12 00                                 |   |
| 17 67   | Warleigh .....  | 12 00          |  |   |
| 18 84   | Warrington .....                                      | 12 00          |  |   |
| 49 32   | Wascana (* y compris arrérages).....                  | *3 00          |  |   |
| 65 06   | Waskada .....   | 19 00          |  |   |
| 48 79   | Wassewa .....   | 18 00          |  |   |
| 24 60   | Wattsview .....                                       | 16 00          |  |   |
| 17 77   | Wavy Bank .....                                       | 12 00          |  |   |
| 12 90   | Wawota .....  | 12 00          |  |   |
| 36 40   | Wellington .....                                      | 16 00          |  |   |
| 34 88   | Wellwood .....  | 20 00          |  |   |
| 53 18   | Welwyn (* depuis le 1er juillet 1886).....            | 24 00          | *7 50                                  |   |
| 240 84  | Westbourne .....                                      | 72 00          |  |   |
| 52 66   | West Hall .....                                       | 20 00          |  |   |
| 149 12  | West Lynne.....                                       | 105 00         |  |   |

**A, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, E.—Détails du revenu, des appointements et allocations en le Manitoba, etc., pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                                 | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 30 38   | Wheatland .....   | 16 00          |  |  |
| 217 39  | Whitemouth .....  | 150 00         |  |  |
| 14 03   | Whitewater .....  | 12 00          |  |  |
| 706 76  | Whitewood Station (* y compris arrérages) .....         | 180 00         | *28 00                                 |  |
| 22 00   | Willoughby .....  | 12 00          |  |  |
| 13 67   | Winlaw .....  | 27 00          |  |  |
| 54,960 48                                       | Winnipeg (appoint. et dépenses indiqués ailleurs) ..... |                |  |  |
| 33 67   | Wishart .....   | 16 00          |  |  |
| 609 54  | Wolf Creek .....  | 285 00         | 30 00                                  |  |
| 116 43  | Woodlands .....   | 23 00          |  |  |
| 29 23   | Woodside .....  | 20 00          |  |  |
| 39 00   | Woodworth .....   | 15 00          |  |  |
| 22 27   | Woonona .....   | 11 50          |  |  |
| 35 00   | Workman .....   | 16 00          |  |  |
| 211 40  | Yorkton .....   | 97 50          |  |  |
| \$150,006 43½                                   | .....Totaux .....                                       | †\$36,333 78   | \$2,112 33                             | \$4,317 16   |

† N.B.—De cette somme \$33,911.40 ont été payés à même les perceptions du revenu, et \$2,422.38 à même le crédit parlementaire. On a rendu compte de cette somme à la page 166, partie ii.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.



## A, DANS L'ÉTAT N° 3, F.

DÉTAILS des appointements ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyer, combustible et éclairage, et revenu perçu aux différents bureaux de poste dans la Colombie-Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                        | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 25 24   | Aberdeen.....                                  | 18 00          |  |  |
| 105 17  | Alberni.....                                   | 29 00          |  |  |
| 73 19   | Aldergrove.....                                | 20 00          |  |  |
| 25 50   | Alert Bay.....                                 | 18 00          |  |  |
| 139 00  | Alexandria.....                                | 40 00          |  |  |
| 24 20   | Alkali Lake.....                               | 20 00          |  |  |
| 31 52   | Ashcroft.....                                  | 40 00          |  |  |
| 310 01  | Ashcroft Station.....                          | 27 50          |  |  |
| 270 00  | Barkerville.....                               | 200 00         |  |  |
| 30 43   | Beaver Point.....                              | 20 00          |  |  |
| 6 89  | Big Bar Creek.....                             | 20 00          |  |  |
| 180 82  | Boston Bar.....                                | 36 00          |  |  |
| 94 71   | Burgoyne Bay.....                              | 40 00          |  |  |
| 74 94   | Burrard Inlet.....                             | 40 00          |  |  |
| 70 61   | Cache Creek.....                               | 78 00          |  |  |
| 412 63  | Chemainus.....                                 | 110 00         |  |  |
| 23 30   | Chilcoten (depuis le 1er mai 1886).....        | 16 33          |  |  |
| 452 78  | Chilliwack.....                                | 160 00         |  |  |
| 648 01  | Clinton.....                                   | 200 00         | 170 00                                 |  |
| 60 89   | Clover Valley.....                             | 40 00          |  |  |
| 42 45   | Colwood.....                                   | 20 00          |  |  |
| 311 10  | Comox.....                                     | 87 50          |  |  |
| 5 00  | Corfield (depuis le 1er mars 1887).....        | 1 67           |  |  |
| 145 81  | Coutlee.....                                   | 42 50          |  |  |
| 392 27  | Cowichan.....                                  | 110 00         |  |  |
| 22 99   | Cranbrook (depuis le 1er juillet 1886).....    | 15 00          |  |  |
| 73 14   | Dog Creek.....                                 | 30 00          |  |  |
| 2,514 60  | Donald (appointements pas encore établis)..... | 160 00         |  |  |
| 58 72   | Douglas Lake (fermé le 31 janvier 1887).....   | 16 67          |  |  |
| 33 75   | Duck and Pringle.....                          | 24 00          |  |  |
| 0 66  | Eagle Pass (fermé le 30 avril 1886).....       | 1 66           |  |  |
| 63 75   | Elgin.....                                     | 35 00          |  |  |
| 43 14   | Emory.....                                     | 55 00          |  |  |
| 1,910 75  | Esquimault.....                                | 575 00         |  | 75 00  |
| 138 30  | Ferney Coombe.....                             | 35 00          |  |  |
| 94 16   | Fort Simpson.....                              | 27 50          |  |  |
| 28 21   | Gabriola Island.....                           | 20 00          |  |  |
| 39 01   | Glenora (fermé le 30 juin 1886).....           | 5 00           |  |  |
| 26 75   | Goldstream.....                                | 18 33          |  |  |
| 328 22  | Granite Creek.....                             | 20 00          |  |  |
| 27 21   | Hall's Prairie.....                            | 102 30         |  |  |
| 74 32   | Harrison River.....                            | 24 00          |  |  |
| 56 00   | Harvey Creek.....                              | 50 00          |  |  |
| 288 13  | Hope.....                                      | 24 00          |  |  |
|   |  | 99 99          |  |  |



A, DANS L'ÉTAT N° 3, F.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Col.-Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.  | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts  |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 48 35   | Johnson's Landing .....  | 20 00          |  |  |
| 1,603 37  | Kamloops (* depuis le 1er juillet 1885).....   | 400 00         | 120 00                                 | *105 00  |
| 65 43   | Keithly Creek.....   | 20 00          |  |  |
| 9 81  | Koksilah (depuis le 1er janvier 1887).....   | 5 00           |  |  |
| 79 89   | Kootenay .....   | 60 00          |  |  |
| 93 01   | Lac La Hache .....   | 40 00          |  |  |
| 465 67  | Ladner's Landing.....  | 147 50         |  |  |
| 184 62  | Langley .....  | 60 00          |  |  |
| 29 93   | Langley Prairie .....  | 20 00          |  |  |
| 144 29  | Lillooet .....   | 60 00          |  |  |
| 68 34   | Lower Nicola.....  | 22 00          |  |  |
| 99 03   | Lulu Island .....  | 20 00          |  |  |
| 272 11  | Lytton .....   | 285 00         |  |  |
| 1 67  | McPherson Station (depuis le 1er mars 1887).....                                       | 1 67           |  |  |
| 142 63  | Maple Bay.....   | 100 00         |  |  |
| 26 08   | Maple Ridge (fermé le 31 octobre 1886) .....   | 43 33          |  |  |
| 196 71  | Matsqui .....  | 60 00          |  |  |
| 32 11   | Metchosin .....  | 20 00          |  |  |
| 282 36  | Moodyville .....   | 120 00         |  |  |
| 77 41   | Mount Lehman .....   | 28 50          |  |  |
| 39 50   | Mud Bay.....   | 20 00          |  |  |
| 2,141 18  | Nanaimo .....  | 588 34         |  |  |
| 3 09  | Nanoose Bay (depuis le 1er mai 1886).....  | 18 34          |  |  |
| 5,995 38  | New Westminster.....   | 1,600 00       | 500 00                                 |  |
| 209 39  | Nicola Lake .....  | 87 50          |  |  |
| 78 53   | North Arm .....  | 20 00          |  |  |
| 96 33   | North Saanich .....  | 40 00          |  |  |
| 85 25   | Okanagon.....  | 40 00          |  |  |
| 133 46  | Okanagon Mission .....   | 40 00          |  |  |
| 92 00   | 150 Mile House .....   | 60 00          |  |  |
| 15 55   | Osoyoos (3 trimestres).....  | 30 00          |  |  |
| 25 38   | Otter Point (depuis le 1er octobre 1886) .....   | 10 00          |  |  |
| 26 57   | Parksville ; ci-devant French Creek (depuis le 1er mai jusqu'au 31 décembre 1886)..... | 13 33          |  |  |
| 35 00   | Pavilion .....   | 20 00          |  |  |
| 60 48   | Plumper Pass.....  | 24 00          |  |  |
| 247 17  | Port Hammond .....   | 65 00          |  |  |
| 104 60  | Port Haney .....   | 50 00          |  |  |
| 891 30  | Port Moody .....   | 115 00         |  |  |
| 153 21  | Priest's Valley.....   | 35 00          |  |  |
| 54 80   | Quadra .....   | 22 00          |  |  |
| 231 95  | Quamichan (*y compris arrérages).....  | *111 00        |  |  |
| 263 75  | Quesnelle .....  | 147 50         |  |  |
| 56 00   | Quesnelle Forks .....  | 20 00          |  |  |
| 111 02  | Quilchena .....  | 30 00          |  |  |
| 1,036 55  | Revelstoke.....  | 80 00          |  |  |
| 50 00   | Riverside .....  | 24 00          |  |  |
| 152 58  | Salt Spring Island .....   | 52 50          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, F.—Détails du revenu, des appointements et allocations en la Col.-Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                              | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts  |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 164 18  | Savona's Ferry (*y compris arrérages).....           | *179 86        | .....                                  | .....  |
| 58 12   | Sayward-Alberni (depuis le 1er juillet 1886) ..      | 15 00          | .....                                  | .....  |
| 36 60   | Sea Island (*y compris arrérages).....               | *20 67         | .....                                  | .....  |
| 101 34  | Shuswap .....  | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 64 00   | Skeena.....  | 24 00          | .....                                  | .....  |
| 148 27  | Soda Creek.....                                      | 80 00          | .....                                  | .....  |
| 90 25   | Somenos .....  | 30 00          | .....                                  | .....  |
| 49 10   | Sooke .....  | 50 00          | .....                                  | .....  |
| 267 40  | Spence's Bridge (*discontinué le 30 nov. 1886).....  | 240 00         | 19 99                                  | *26 66   |
| 276 71  | Spillamacheen .....                                  | 90 00          | .....                                  | .....  |
| 195 28  | Sumas.....   | 60 00          | .....                                  | .....  |
| 39 42   | Upper Sumas .....                                    | 20 00          | .....                                  | .....  |
| 4,968 61  | Vancouver ; ci-devant Granville (5 trimestres) ...   | 1,156 42       | .....                                  | 189 98   |
| 64 33   | Van Winkle .....                                     | 60 00          | .....                                  | .....  |
| 23,756 94                                       | Victoria (appoint. et dépenses entrés ailleurs)..... | .....          | .....                                  | .....  |
| 469 44  | Wellington .....                                     | 157 50         | .....                                  | .....  |
| 78 75   | Whonnock .....                                       | 23 00          | .....                                  | .....  |
| 510 13  | Yale .....   | 660 00         | .....                                  | 90 00  |
| \$57,430 60                                     | .....Totaux.....                                     | †\$10,555 91   | \$809 99                               | \$486 64   |

† N.B.—De cette somme, \$9,484.40 ont été payés à même les revenus perçus, et \$1,071.51 à même le crédit parlementaire. On a rendu compte de cette dernière somme à la page 177, partie ii.

A. W. MCLELAN,

*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

A, DANS L'ÉTAT N° 3, G.

DÉTAILS de tous les paiements faits pour appointements, etc, dans l'île du Prince-Edouard, indiquant dans chaque cas, le nom de la personne, le service ou la fonction et le montant payé, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.                      | Service.  | Appointements. | Service de nuit et frais de route. | Total des classes. | Grand total. |
|---------------------------|---|----------------|------------------------------------|--------------------|--------------|
|                           |   | \$ cts.        | \$ cts.                            | \$ cts.            | \$ cts.      |
| F. de St. O. Brecken..... | BUREAU DE POSTE DE CHARLOTTETOWN.   | 2,000 00       |                                    | 2,000 00           |              |
| W. Harris .....           | Sous-inspecteur et maître de poste.....   | 1,112 50       |                                    | 1,112 50           |              |
| J. A. Lawson. ....        | Commis de 2e classe.....  | 800 00         |                                    | 800 00             |              |
| N. White. ....            | do .....  | 800 00         |                                    | 800 00             |              |
| E. Trainor.....           | do .....  | 720 00         |                                    | 720 00             |              |
| J. M. Campbell.....       | do .....  | 680 00         |                                    | 680 00             |              |
| J. J. McCarey.....        | do .....  | 560 00         |                                    | 560 00             |              |
| C. D. J. Macdonald.....   | do .....  | 520 00         |                                    | 520 00             |              |
| J. G. W. Brown.....       | do .....  | 470 00         |                                    | 470 00             |              |
| M. W. Murphy.....         | do .....  | 440 00         |                                    | 440 00             |              |
| J. N. Robertson.....      | do .....  | 400 00         |                                    | 400 00             |              |
| J. Macdonald.....         | stagiaire.....  |                |                                    |                    |              |
|                           | Total, bureau de poste de Charlottetown .....   |                |                                    | 6,090 00           | 9,202 50     |
| O. R. Crabee.....         | SERVICE DES MAILLES PAR CHEMINS DE FER.   | 800 00         | 126 40                             | 926 40             |              |
| E. W. Haszard.....        | Courrier de 2e classe sur chemins de fer .....  | 700 00         | 128 70                             | 828 70             | 1,755 10     |
|                           | do .....  |                | 255 10                             | 255 10             |              |
|                           | Total, service des mailles par chemins de fer .....   |                |                                    |                    | 1,755 10     |
|                           | Balances des appointements remises par chèque à des maîtres de poste, autres que ceux qui précèdent; étant l'excédant de leurs appointements sur le montant du revenu perçu par eux (voir total de l'état suivant)..... |                |                                    |                    | 120 60       |
|                           | Total.....  |                |                                    |                    | \$11,078 20  |

A. W. McLELAN, maître général des postes.

H. A. WICKSTEED, comptable.

## A, DANS L'ÉTAT N° 3, G.

DÉTAILS des appointements ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage, et revenu perçu aux différents bureaux de poste dans l'île du Prince-Edouard, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N. B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.  | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 30 43   | Abram's Village.....   | 20 00          |  |  |
| 25 00   | Atkins Ferry (depuis le 1er juillet 1885).....                 | 7 50           |  |  |
| 19 83   | Albany .....   | 12 00          |  |  |
| 883 26  | Alberton .....   | 320 00         | 20 00                                  | 40 00  |
| 19 49   | Alexandra .....  | 12 00          |  |  |
| 29 71   | Alma .....   | 14 00          |  |  |
| 6 36  | Argyle Shore .....   | 10 00          |  |  |
| 13 49   | Armadales .....  | 10 00          |  |  |
| 48 11   | Augustine Cove .....   | 16 00          |  |  |
| 13 32   | Baldwin's Road.....  | 11 50          |  |  |
| 10 14   | Bangor .....   | 10 00          |  |  |
| 22 03   | Bay Fortune.....   | 12 00          |  |  |
| 23 97   | Bayview .....  | 16 00          |  |  |
| 33 74   | Beach Point.....   | 18 00          |  |  |
| 47 26   | Bear River .....   | 16 00          |  |  |
| 18 75   | Beaton's Mills .....   | 11 50          |  |  |
| 135 60  | Bedeque.....   | 60 00          | 16 00                                  |  |
| 162 79  | Belfast .....  | 60 00          |  |  |
| 41 14   | Belle Creek.....   | 19 00          |  |  |
| 24 11   | Big Marsh.....   | 10 00          |  |  |
| 71 01   | Bloomfield.....  | 36 00          |  |  |
| 37 50   | Bloomfield Station.....  | 14 50          |  |  |
| 9 41  | Blooming Point .....   | 10 00          |  |  |
| 82 25   | Bonshaw (*y compris arrérages).....                            | *38 00         | 16 00                                  |  |
| 17 13   | Bothwell .....   | 16 00          |  |  |
| 19 60   | Brackly Point .....  | 15 00          |  |  |
| 17 74   | Brackly Point Road .....                                       | 10 00          |  |  |
| 29 41   | Brae .....   | 14 00          |  |  |
| 26 75   | Brooklyn .....   | 14 00          |  |  |
| 33 83   | Brown's Creek .....  | 14 00          |  |  |
| 28 55   | Burlington .....   | 14 00          |  |  |
| 30 51   | Burton (depuis le 1er mai 1886).....                           | 17             |  |  |
| 7 76  | Byrne's Road.....  | 12 00          |  |  |
| 0 40  | Cable Head .....   | 10 00          |  |  |
| 49 48   | Caledonia .....  | 24 09          |  |  |
| 18 65   | Cape Egmont.....   | 10 00          |  |  |
| 36 52   | Cape Traverse.....   | 16 00          |  |  |
| 57 77   | Cape Wolfe .....   | 24 00          |  |  |
| 348 74  | Cardigan Bridge .....  | 120 00         | 16 00                                  |  |
| 13 11   | Cardigan Road .....  | 16 00          |  |  |
| 40 00   | Carleton .....   | 20 00          |  |  |
| 40 68   | Cavendish .....  | 20 00          |  |  |
| 29 90   | Cavendish Road.....  | 12 00          |  |  |
| 57 93   | Central Bedeque .....  | 20 00          |  |  |
| 11,279 95                                       | Charlottetown (appointements et dépenses entrés ailleurs)..... |                |  |  |
| 4 10  | Chepstow .....   | 10 00          |  |  |
| 15 35   | Cherry Grove .....   | 10 00          |  |  |
| 72 71   | Cherry Valley.....   | 24 00          |  |  |
| 16 31   | China Point.....   | 10 00          |  |  |

**A, DANS L'ÉTAT N° 3, G.—Détails du revenu, des appointements et allocations en l'île du Prince-Edouard, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

**N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.**

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                    | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 7 97  | Clear Springs .....                        | 10 00          |  |  |
| 7 33  | Clermont .....                             | 10 00          |  |  |
| 51 00   | Clinton .....                              | 16 00          |  |  |
| 13 58   | Clyde River (depuis le 1er juin 1886)..... | 8 33           |  |  |
| 10 35   | Clyde Station .....                        | 10 00          |  |  |
| 95 45   | Coleman .....                              | 36 00          |  |  |
| 78 17   | Commercial Cross .....                     | 24 00          |  |  |
| 62 59   | Conway Station .....                       | 18 00          |  |  |
| 55 12   | Cornwall .....                             | 24 00          |  |  |
| 7 94  | Corraville .....                           | 10 00          |  |  |
| 132 15½   | County Line (y compris arrérages).....     | 65 00          | 20 00                                  |  |
| 10 44   | Covehead Road .....                        | 10 00          |  |  |
| 146 74  | Crapaud.....                               | 70 00          | 16 00                                  |  |
| 29 06   | Darlington .....                           | 15 00          | 20 00                                  |  |
| 45 22   | Darnley.....                               | 16 00          |  |  |
| 41 63   | De Sable .....                             | 16 00          |  |  |
| 11 12   | Dromore .....                              | 10 00          |  |  |
| 131 29  | Dundas .....                               | 48 00          |  |  |
| 10 36   | East Baltic .....                          | 10 00          |  |  |
| 16 69   | East Point .....                           | 12 00          |  |  |
| 18 24   | Egmont Bay .....                           | 12 00          |  |  |
| 21 09   | Elliot's Mills.....                        | 12 00          |  |  |
| 10 00   | Elliot Vale .....                          | 10 00          |  |  |
| 11 39   | Elmira .....                               | 10 00          |  |  |
| 75 79   | Eimsdale .....                             | 30 00          |  |  |
| 8 29  | Emyvale .....                              | 10 00          |  |  |
| 31 81   | Fairfield .....                            | 16 00          |  |  |
| 10 44   | Farmington .....                           | 10 00          |  |  |
| 20 00   | Fifteen Point .....                        | 16 00          |  |  |
| 39 93   | Fitzgerald Station.....                    | 16 00          |  |  |
| 49 36   | Flat River .....                           | 20 00          |  |  |
| 20 85   | Forest Hill .....                          | 12 00          |  |  |
| 15 96   | Fort Augustus .....                        | 10 00          |  |  |
| 13 17   | Fredericton Station.....                   | 12 00          |  |  |
| 33 00   | Freeland .....                             | 10 00          |  |  |
| 113 54  | Freetown .....                             | 32 00          |  |  |
| 63 92   | French River .....                         | 28 50          |  |  |
| 7 98  | French Village.....                        | 10 00          |  |  |
| 20 80   | Garfield .....                             | 12 00          |  |  |
| 28 48   | Gaspereaux .....                           | 16 00          |  |  |
| 657 93  | Georgetown .....                           | 400 00         | 100 00                                 | 40 00  |
| 26 40   | Glencorradale .....                        | 12 00          |  |  |
| 14 13   | Glen Fanning .....                         | 10 00          |  |  |
| 20 81   | Glen William.....                          | 10 00          |  |  |
| 9 12  | Goose River .....                          | 10 00          |  |  |
| 14 19   | Gowan Brae (depuis le 1er juin 1886).....  | 8 33           |  |  |
| 29 25   | Graham's Road .....                        | 16 00          |  |  |
| 29 20   | Grand Tracadie .....                       | 12 00          |  |  |
| 21 55   | Grandview (5 trimestres) .....             | 14 00          |  |  |
| 50 02   | Granville.....                             | 20 00          |  |  |
| 21 50   | Greenwich.....                             | 11 50          |  |  |
| 32 65   | Hamilton.....                              | 16 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, G — Détails du revenu, des appointements et allocations en l'île du Prince-Edouard, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                  | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|--|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 44 04   | Hampton                                  | 14 00          |  |  |
| 13 00   | Harrington                               | 10 00          |  |  |
| 11 96   | Hartsville                               | 10 00          |  |  |
| 25 00   | Hazel Green                              | 10 00          |  |  |
| 16 81   | Hazel Grove                              | 10 00          |  |  |
| 13 98   | Head of Cardigan                         | 10 00          |  |  |
| 17 00   | Head of Hillsborough                     | 10 00          |  |  |
| 335 83  | Head of St. Peter's Bay                  | 120 00         | 60 00                                  |  |
| 7 03  | Hermanville                              | 10 00          |  |  |
| 20 64   | Higgins' Road                            | 12 00          |  |  |
| 11 66   | High Bank (depuis le 1er juillet 1886)   | 7 50           |  |  |
| 171 12  | Holmes' Mills                            | 60 00          | 40 00                                  |  |
| 21 21   | Hopefield                                | 11 50          |  |  |
| 10 74   | Hope River                               | 10 00          |  |  |
| 163 99  | Hunter's River                           | 63 00          | 80 00                                  |  |
| 25 19   | Indian River                             | 14 00          |  |  |
| 13 00   | Inverness                                | 10 00          |  |  |
| 26 54   | Iris                                     | 10 00          |  |  |
| 6 95  | Johnston's River                         | 10 00          |  |  |
| 41 86   | Kelly's Cross                            | 16 00          |  |  |
| 388 51  | Kensington                               | 180 00         | 80 00                                  |  |
| 26 56   | Kildare                                  | 16 00          |  |  |
| 26 95   | Kildare Capes                            | 11 50          |  |  |
| 11 30   | Kildare Station                          | 10 00          |  |  |
| 37 00   | Kingsborough                             | 14 00          |  |  |
| 52 71   | Kinross                                  | 24 00          |  |  |
| 59 05   | Lakeville                                | 14 50          |  |  |
| 33 26   | Lake Verd                                | 11 50          |  |  |
| 20 13   | Launching Place                          | 12 00          |  |  |
| 13 84   | Little Harbor                            | 10 00          |  |  |
| 35 29   | Little Pierre Jacques                    | 11 50          |  |  |
| 12 91   | Little Pond (depuis le 1er juillet 1886) | 7 50           |  |  |
| 33 48   | Little Sands                             | 20 00          |  |  |
| 11 37   | Little Tignish                           | 10 00          |  |  |
| 32 68   | Little York                              | 12 00          | 20 00                                  |  |
| 26 45   | Long Creek                               | 12 00          |  |  |
| 28 26   | Long River                               | 12 00          |  |  |
| 6 07  | Lot 1                                    | 10 00          |  |  |
| 113 16  | Lot 4                                    | 48 00          |  |  |
| 20 03   | Lot 6                                    | 12 00          |  |  |
| 32 11   | Lot 8 (3 trimestres)                     | 12 00          |  |  |
| 38 89   | Lot 10                                   | 16 00          |  |  |
| 41 52   | Lot 11                                   | 32 00          |  |  |
| 203 69  | Lot 12                                   | 60 00          |  |  |
| 34 73   | Lot 14                                   | 16 00          |  |  |
| 34 04   | Lot 16                                   | 12 00          |  |  |
| 27 06   | Lot 30                                   | 10 00          |  |  |
| 14 09   | Lot 35                                   | 10 00          |  |  |
| 70 61   | Lot 56 (*depuis le 1er juillet 1886)     | 24 00          | 7 50                                   |  |
| 24 16   | Lot 67                                   | 16 00          |  |  |
| 28 92   | Lower Freetown                           | 12 00          |  |  |
| 43 02   | Lower Montague                           | 16 00          |  |  |

A, DANS L'ÉTAT N° 3, G.—Détails du revenu, des appointements et allocations en l'île du Prince-Edouard, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                       | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 26 22   | McDougall .....                               | 16 00          |  |  |
| 34 00   | Maddock (3 trimestres) .....                  | 14 00          |  |  |
| 3 78  | Mansfield (depuis le 1er juillet 1886) .....  | 7 50           |  |  |
| 78 95   | Margate .....                                 | 30 00          |  |  |
| 12 16   | Marie Bridge .....                            | 14 00          |  |  |
| 11 14   | Mashfield .....                               | 10 00          |  |  |
| 6 54  | Mermaid Farm .....                            | 10 00          |  |  |
| 25 35   | Middleton .....                               | 12 00          |  |  |
| 25 30   | Midgell .....                                 | 10 00          |  |  |
| 10 99   | Milburn .....                                 | 10 00          |  |  |
| 17 94   | Mill Cove .....                               | 10 00          |  |  |
| 53 00   | Mill River .....                              | 20 00          |  |  |
| 35 24   | Milltown Cross .....                          | 11 50          |  |  |
| 52 31   | Millview .....                                | 24 00          |  |  |
| 19 20   | Milton Station .....                          | 12 00          |  |  |
| 76 70   | Miminigash .....                              | 24 00          |  |  |
| 10 78   | Mink River Road .....                         | 10 00          |  |  |
| 114 33  | Miscouche .....                               | 50 00          | 20 00                                  |  |
| 13 55   | Mitchell River (depuis le 1er mai 1886) ..... | 9 17           |  |  |
| 10 20   | Monaghan .....                                | 12 00          |  |  |
| 682 65  | Montague Bridge .....                         | 280 00         | 100 00                                 |  |
| 35 67   | Montague Cross .....                          | 16 00          |  |  |
| 25 00   | Montrose .....                                | 12 00          |  |  |
| 109 15  | Morell .....                                  | 50 00          |  |  |
| 8 43  | Morell Rear .....                             | 10 00          |  |  |
| 177 19  | Morell Station (*y compris arrérages) .....   | *62 50         | 20 00                                  |  |
| 19 41   | Mount Albion .....                            | 10 00          |  |  |
| 25 05   | Mount Pleasant .....                          | 12 00          |  |  |
| 250 42  | Mount Stewart .....                           | 100 00         | 16 00                                  |  |
| 11 79   | Muddy Creek .....                             | 10 00          |  |  |
| 64 00   | Murray Harbor, North .....                    | 30 00          |  |  |
| 14 19   | Murray Harbor Road .....                      | 12 00          |  |  |
| 278 63  | Murray Harbor, South .....                    | 87 50          | 4 00                                   |  |
| 93 64   | Murray River .....                            | 50 00          |  |  |
| 5 22  | Nail Pond .....                               | 10 00          |  |  |
| 33 76   | Narrow Creek .....                            | 12 00          |  |  |
| 10 99   | New Annan .....                               | 10 00          |  |  |
| 15 98   | New Argyle .....                              | 10 00          |  |  |
| 104 41  | New Glasgow .....                             | 40 00          |  |  |
| 44 33   | New Haven .....                               | 20 00          |  |  |
| 78 19   | New London .....                              | 36 00          |  |  |
| 81 29   | New Perth .....                               | 32 00          |  |  |
| 43 50   | Newport (*y compris arrérages) .....          | *19 00         | 12 00                                  |  |
| 9 13  | Newton .....                                  | 10 00          |  |  |
| 10 07   | Newton Cross .....                            | 10 00          |  |  |
| 53 69   | New Wiltshire .....                           | 22 00          |  |  |
| 44 56   | New Zealand .....                             | 12 00          |  |  |
| 20 15   | Nine Mile Creek .....                         | 11 50          |  |  |
| 17 92   | Norborough .....                              | 11 50          |  |  |
| 115 06  | Northam .....                                 | 38 00          |  |  |
| 25 61   | North Bedeque .....                           | 19 00          |  |  |
| 12 39   | North Carleton .....                          | 11 50          |  |  |
| 27 03   | North Lake .....                              | 16 00          |  |  |
| 36 66   | North Milton .....                            | 10 00          |  |  |
| 276 26  | North River .....                             | 15 00          |  |  |
| 61 28   | North Rustico .....                           | 40 00          |  |  |
| 52 20   | North Tryon .....                             | 24 00          |  |  |

**A. DANS L'ÉTAT N° 3, G.—Détails du revenu, des appointements et allocations en l'île du Prince-Edouard, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                    | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|--|----------------|---------------------------------------|--|
| \$ cts.   |  | \$ cts         | \$ cts.                               | \$ cts   |
| 13 79   | O'Leary Road .....                         | 12 00          |                                       |  |
| 204 10  | O'Leary Station.....                       | 60 00          |                                       |  |
| 67 44   | Orwell.....                                | 30 00          | 40 00                                 |  |
| 34 91   | Orwell Cove .....                          | 16 00          |                                       |  |
| 33 60   | Oyster Red Bridge.....                     | 20 00          |                                       |  |
| 19 39   | Palmer Road .....                          | 12 00          |                                       |  |
| 34 08   | Park Corner.....                           | 12 00          |                                       |  |
| 42 86   | Peake Station.....                         | 22 00          |                                       |  |
| 24 61   | Peter's Road.....                          | 12 00          |                                       |  |
| 7 66  | Petersville Church.....                    | 10 00          |                                       |  |
| 45 68   | Pinette.....                               | 16 00          |                                       |  |
| 10 70   | Piusville.....                             | 10 00          |                                       |  |
| 10 83   | Pisquid.....                               | 10 00          |                                       |  |
| 10 23   | Pisquid Road.....                          | 10 00          |                                       |  |
| 6 34  | Pleasant Grove .....                       | 10 00          |                                       |  |
| 6 03  | Point Poplar (depuis le 1er mai 1886)..... | 9 17           |                                       |  |
| 22 95   | Point Prim.....                            | 12 00          |                                       |  |
| 141 53  | Port Hill.....                             | 52 00          |                                       |  |
| 112 14  | Pownal.....                                | 40 00          |                                       |  |
| 19 74   | Priest Pond.....                           | 12 00          |                                       |  |
| 177 38  | Princetown.....                            | 60 00          |                                       |  |
| 27 76   | Princetown Road .....                      | 10 00          |                                       |  |
| 9 41  | Red House.....                             | 10 00          |                                       |  |
| 33 09   | Red Point.....                             | 16 00          |                                       |  |
| 4 69  | Riverdale.....                             | 10 00          |                                       |  |
| 11 70   | Rock Barra .....                           | 10 00          |                                       |  |
| 4 86  | Rocky Point.....                           | 10 00          |                                       |  |
| 25 00   | Rollo Bay.....                             | 14 00          |                                       |  |
| 16 88   | Rollo Bay Cross.....                       | 12 00          |                                       |  |
| 11 43   | Rona.....                                  | 12 00          |                                       |  |
| 28 81   | Rose Valley.....                           | 12 00          |                                       |  |
| 49 16   | Rustico.....                               | 19 00          |                                       |  |
| 27 12   | Rusticoville.....                          | 10 00          |                                       |  |
| 11 73   | St. Andrews.....                           | 10 00          |                                       |  |
| 17 16   | St. Ann's.....                             | 10 00          |                                       |  |
| 95 55   | St. Eleanor's.....                         | 48 00          |                                       |  |
| 38 42   | St. Margaret's .....                       | 12 00          |                                       |  |
| 16 09   | St. Mary's Road.....                       | 10 00          |                                       |  |
| 16 00   | Sailor's Hope.....                         | 10 00          |                                       |  |
| 3 17  | Scotchfort.....                            | 10 00          |                                       |  |
| 10 26   | Sea Cow Head.....                          | 10 00          |                                       |  |
| 10 12   | Sea Cow Pond.....                          | 10 00          |                                       |  |
| 38 64   | Searletown.....                            | 20 00          |                                       |  |
| 15 26   | Selkirk Road.....                          | 11 50          |                                       |  |
| 21 60   | Shamrock.....                              | 10 00          |                                       |  |
| 13 64   | Skinner's Pond.....                        | 10 00          |                                       |  |
| 29 33   | Somerset.....                              | 12 00          |                                       |  |
| 982 37  | Souris, East.....                          | 360 00         | 80 00                                 | 40 00  |
| 73 20   | Souris, West.....                          | 24 00          |                                       |  |
| 12 33   | South Lake.....                            | 10 00          |                                       |  |
| 65 92   | Southport.....                             | 40 00          |                                       |  |
| 5 54  | South West Lot 16.....                     | 12 00          |                                       |  |
| 10 86   | South Wiltshire.....                       | 10 00          |                                       |  |
| 32 60   | Springfield.....                           | 16 00          |                                       |  |



A, DANS L'ÉTAT N° 3, G.—Détails du revenu, des appointements et allocations en l'île du Prince-Edouard, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

N.B.—Les appointements des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou pourcentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

| Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc. | Nom du bureau de poste.                           | Appointements. | Allocations pour expéditions en passe. | Allocations pour loyers, combustible et éclairage. |
|---|---|----------------|--|--|
| \$ cts.   |   | \$ cts.        | \$ cts.                                | \$ cts.  |
| 43 14   | Stanhope.....                                     | 15 50          |  |  |
| 159 68  | Stanley Bridge.....                               | 56 00          |  |  |
| 26 26   | Sturgeon.....                                     | 16 00          |  |  |
| 12 03   | Suffolk Station.....                              | 10 00          |  |  |
| 3,157 56  | Summerside (* discontinué le 31 octobre 1886).... | 860 00         | 120 00                                 | *53 33   |
| 19 14   | Summerville.....                                  | 12 00          |  |  |
| 6 36  | Ten Mile House.....                               | 10 00          |  |  |
| 542 36  | Tignish.....                                      | 220 00         | 16 00                                  |  |
| 27 33   | Tracadie Cross.....                               | 12 00          |  |  |
| 17 01   | Travellers Rest.....                              | 10 00          |  |  |
| 168 62  | Tryon.....  | 50 00          | 16 00                                  |  |
| 160 12  | Tyne Valley.....                                  | 60 00          |  |  |
| 6 61  | Union Road.....                                   | 10 00          |  |  |
| 30 24   | Valleyfield.....                                  | 16 00          |  |  |
| 603 97  | Vernon River.....                                 | 135 00         | 100 00                                 |  |
| 82 90   | Vernon River Bridge.....                          | 24 00          |  |  |
| 212 35  | Victoria.....                                     | 77 50          |  |  |
| 48 84   | Victoria Cross.....                               | 16 00          |  |  |
| 22 11   | Waterford.....                                    | 11 50          |  |  |
| 12 00   | Webster's Corner.....                             | 12 00          |  |  |
| 13 46   | Wellington.....                                   | 12 00          |  |  |
| 113 81  | Wellington Station (* y compris arrérages).....   | *45 00         | *17 50                                 |  |
| 44 45   | West Cape.....                                    | 20 00          |  |  |
| 21 45   | Western Cove Head.....                            | 12 00          |  |  |
| 21 80   | Western Road.....                                 | 10 00          |  |  |
| 9 50  | West Newton.....                                  | 10 00          |  |  |
| 60 95   | West Point.....                                   | 20 00          |  |  |
| 9 41  | West St. Peter's.....                             | 10 00          |  |  |
| 44 38   | Wheatly River.....                                | 30 00          |  |  |
| 17 72   | Whim Road Cross.....                              | 16 00          |  |  |
| 22 37   | White Sands.....                                  | 15 50          |  |  |
| 11 68   | Wilmot Valley.....                                | 10 00          |  |  |
| 6 65  | Winsloe Road.....                                 | 10 00          |  |  |
| 72 73   | Wood Island.....                                  | 40 60          |  |  |
| \$31,466 10½                                    | .....Totaux.....                                  | †\$8,282 67    | \$1,073 00                             | \$173 33   |

† N.B.—De cette somme, \$8,162.67 ont été payés à même les revenus perçus, et \$120.60 à même le crédit parlementaire. On a rendu compte de cette dernière somme à la page 181, partie ii.

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

## PROVINCE DE L'ONTARIO.

(D, DANS L'ÉTAT N° 3, A.)

DÉTAILS des sommes payées pour commission sur la vente de timbres-poste, aux vendeurs, en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom du bureau de poste. | Montant.   | Nom du bureau de poste. | Montant.    |
|-------------------------|------------|-------------------------|-------------|
|                         | \$ cts.    |                         | \$ cts.     |
| Alliston .....          | 18 15      | <i>Report</i> .....     | 8,565 64    |
| Amherstburg .....       | 14 70      | Morrisburg .....        | 27 75       |
| Arnprior .....          | 35 73      | Mount Forest .....      | 2 70        |
| Barrie .....            | 256 65     | Napanee .....           | 86 70       |
| Belleville .....        | 400 49     | Newmarket .....         | 39 03       |
| Berlin .....            | 191 76     | Norwood .....           | 2 25        |
| Bothwell .....          | 35 40      | Orangeville .....       | 72 60       |
| Bowmanville .....       | 98 40      | Orillia .....           | 15 31       |
| Brampton .....          | 56 25      | Oshawa .....            | 104 70      |
| Brantford .....         | 653 55     | Ottawa .....            | 1,050 75    |
| Brockville .....        | 366 75     | Owen Sound .....        | 52 63       |
| Brussels .....          | 54 30      | Paisley .....           | 47 10       |
| Campbellford .....      | 37 50      | Paris .....             | 44 55       |
| Cannington .....        | 46 50      | Parkdale .....          | 6 15        |
| Chattham .....          | 368 73     | Park Hill .....         | 48 60       |
| Chesley .....           | 39 00      | Pembroke .....          | 76 05       |
| Clinton .....           | 12 75      | Penetanguishene .....   | 17 40       |
| Cobourg .....           | 51 75      | Perth .....             | 51 30       |
| Collingwood .....       | 98 70      | Peterboro' .....        | 200 10      |
| Cornwall .....          | 189 33     | Pictou .....            | 51 45       |
| Deseronto .....         | 68 82      | Port Arthur .....       | 48 00       |
| Drayton .....           | 9 15       | Port Dover .....        | 14 40       |
| Dundas .....            | 46 95      | Port Elgin .....        | 25 65       |
| Dunnville .....         | 20 46      | Port Hope .....         | 89 40       |
| Elora .....             | 11 25      | Port Perry .....        | 47 55       |
| Exeter .....            | 24 00      | Prescott .....          | 37 05       |
| Fergus .....            | 57 90      | Renfrew .....           | 21 60       |
| Galt .....              | 234 75     | St. Catharine's .....   | 408 07      |
| Gananoque .....         | 58 14      | St. Mary's .....        | 121 35      |
| Gorgetown .....         | 46 20      | St. Thomas .....        | 394 95      |
| Goderich .....          | 53 52      | Sarnia .....            | 74 25       |
| Guelph .....            | 252 73     | Seaforth .....          | 1 20        |
| Hamilton .....          | 2,046 90   | Shelburne .....         | 0 75        |
| Hanover .....           | 40 05      | Simcoe .....            | 18 30       |
| Harriston .....         | 37 50      | Stratford .....         | 232 35      |
| Hawkesbury .....        | 8 10       | Strathroy .....         | 100 64      |
| Hespeler .....          | 7 50       | Tilsonburg .....        | 53 40       |
| Ingersoll .....         | 234 15     | Toronto .....           | 7,996 23    |
| Iroquois .....          | 7 50       | Trenton .....           | 41 34       |
| Kincardine .....        | 38 52      | Tweed .....             | 9 00        |
| Kingston .....          | 593 76     | Uxbridge .....          | 17 31       |
| Lancaster .....         | 2 83       | Walkerton .....         | 75 10       |
| Lindsay .....           | 36 30      | Wallaceburg .....       | 16 73       |
| Listowel .....          | 60 81      | Welland .....           | 70 65       |
| London .....            | 1,327 50   | Whitby .....            | 48 48       |
| Meaford .....           | 60 66      | Windsor .....           | 249 15      |
| Millbrook .....         | 18 30      | Wingham .....           | 29 40       |
| Milton, West .....      | 69 60      | Woodstock .....         | 327 75      |
| Mitchell .....          | 65 40      |                         |             |
| <i>A reporter</i> ..... | \$8,585 64 | Total .....             | \$21,132 84 |

A. W. McLELAN, maître général des postes.

H. A. WICKSTEED, comptable.

## PROVINCE DE QUÉBEC.

(D, DANS L'ÉTAT N° 3, B.)

DÉTAILS des sommes payées pour commission sur la vente des timbres-poste, aux vendeurs, dans Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom du bureau de poste.    | Montant.   | Nom du bureau de poste. | Montant.   |
|----------------------------|------------|-------------------------|------------|
|                            | \$ cts.    |                         | \$ cts.    |
| Hochelaga .....            | 17 85      | <i>Report</i> .....     | 7,961 42   |
| Hull .....                 | 4 98       | Saint-Hyacinthe.....    | 29 55      |
| Lachine .....              | 40 20      | Saint-Jean-Est .....    | 24 75      |
| Montréal .....             | 6,832 38   | Sherbrooke.....         | 106 80     |
| Pointe Saint-Charles ..... | 12 45      | Trois-Rivières .....    | 22 71      |
| Québec .....               | 1,053 56   | Total.....              | \$8,145 23 |
| <i>A reporter</i> .....    | \$7,961 42 |                         |            |

A. W. McLELAN,

*Maître général des postes.*H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*

## PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

(D, DANS L'ÉTAT N° 3, C.)

DÉTAILS des sommes payées pour commission sur la vente de timbres-poste aux vendeurs, dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom du bureau de poste. | Montant. | Nom du bureau de poste. | Montant.   |
|-------------------------|----------|-------------------------|------------|
|                         | \$ cts.  |                         | \$ cts.    |
| Acadia Mines.....       | 4 34     | <i>Report</i> .....     | 78 98      |
| Amherst .....           | 17 40    | Halifax .....           | 1,328 79   |
| Antigonishe .....       | 55 44    | Truro .....             | 25 50      |
| Great Village .....     | 1 80     | Yarmouth .....          | 37 92      |
| <i>A reporter</i> ..... | \$78 98  | Total .....             | \$1,471 19 |

A. W. McLELAN,

*Maître général des postes.*H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

(D, DANS L'ÉTAT N° 3, D.)

DÉTAILS des sommes payées pour commission sur la vente de timbres-poste, etc., aux vendeurs, dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom du bureau de poste. | Montant. | Nom du bureau de poste. | Montant.   |
|-------------------------|----------|-------------------------|------------|
|                         | \$ cts   |                         | \$ cts.    |
| Chatham .....           | 33 90    | <i>Report</i> .....     | 369 73     |
| Frédéricton .....       | 268 90   | Saint-Jean .....        | 1,057 00   |
| Moncton .....           | 32 40    | Woodstock .....         | 61 20      |
| Newcastle .....         | 34 53    |                         |            |
| <i>A reporter</i> ..... | \$369 73 | <i>Total</i> .....      | \$1,487 93 |

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*

A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes.*

PROVINCE DU MANITOBA, ETC.

(D, DANS L'ÉTAT N° 3, E.)

DÉTAILS des sommes payées pour commission sur la vente de timbres-poste etc., aux vendeurs, dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom du bureau de poste. | Montant. | Nom du bureau de poste. | Montant.   |
|-------------------------|----------|-------------------------|------------|
|                         | \$ cts.  |                         | \$ cts.    |
| Brandon .....           | 116 85   | <i>Report</i> .....     | 170 64     |
| Fort McLeod .....       | 1 50     | Winnipeg .....          | 1,556 04   |
| Prince Albert .....     | 52 29    |                         |            |
| <i>A reporter</i> ..... | \$170 64 | <i>Total</i> .....      | \$1,726 68 |

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable*

A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes.*

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

(D, DANS L'ÉTAT N° 3, F.)

DÉTAILS des sommes payées pour commission sur la vente de timbres-poste, etc., aux vendeurs, dans la Colombie-Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom du bureau de poste. | Montant. | Nom du bureau de poste. | Montant. |
|-------------------------|----------|-------------------------|----------|
|                         | \$ cts.  |                         | \$ cts.  |
| Nanaimo.....            | 3 60     | Victoria.....           | 556 95   |
| New Westminster.....    | 83 10    | Report.....             | 133 35   |
| Vancouver.....          | 46 65    | Total.....              | \$690 30 |
| <i>A reporter.....</i>  | \$133 35 |                         |          |

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*

A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

(D, DANS L'ÉTAT N° 3, G.)

DÉTAILS des sommes payées pour commission sur la vente de timbres-poste, etc., aux vendeurs, dans l'île du Prince-Édouard, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom du bureau de poste. | Montant. |
|-------------------------|----------|
|                         | \$ cts.  |
| Charlottetown.....      | 300 75   |
| Total.....              | \$300 75 |

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*

A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes.*

## PROVINCE DE L'ONTARIO.

(E, DANS L'ÉTAT N° 3, A.)

DÉTAILS de tous paiements pour frais de voyages, au service du ministère des postes, dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Service.   | Montant.         |
|---|--|------------------|
| J. Dewe, I. en chef B.P.                        | Frais de voyages, Ontario .....  | \$ cts.<br>84 75 |
| W. E. Bennett, sous-inspecteur en chef des B.P. | do do .....  | 171 50           |
| DIVISION DE BARRIE.                             |  |                  |
| D. Sory, I. B.P. ....                           | Frais de voyages .....   | 434 04           |
| J. Henderson, S.I. B.P. ....                    | do .....   | 273 92           |
| A. McCarthy .....                               | do .....   | 6 35             |
| W. Leadloy .....                                | do .....   | 3 30             |
| DIVISION DE KINGSTON.                           |  |                  |
| G. E. Griffin, I. B.P. ....                     | Frais de voyages .....   | 26 00            |
| A. Jones, S.I. 3 P. ....                        | do .....   | 338 00           |
| J. E. Hopkirk .....                             | do comme courrier intérimaire sur chemins de fer.  | 13 50            |
| P. H. Macarow .....                             | do .....   | 13 99            |
| G. R. McQueen .....                             | do .....   | 9 50             |
| DIVISION DE LONDON.                             |  |                  |
| R. W. Barker, I. B.P. ....                      | Frais de voyages .....   | 497 51           |
| C. Fisher, S.I. B.P. ....                       | do .....   | 312 85           |
| R. Hood .....                                   | do comme courrier intérimaire sur chemins de fer.  | 1 90             |
| DIVISION D'OTTAWA.                              |  |                  |
| T. P. French, I. B.P. ....                      | Frais de voyages, Ontario .....  | 856 90           |
| A. Bolduc, S.I. B.P. ....                       | do do .....  | 110 95           |
| D. Maloney .....                                | do comme courrier intérimaire sur ch. de fer .....   | 6 00             |
| D. A. Bruce .....                               | do do .....  | 54 00            |
| W. H. Gass .....                                | do do .....  | 24 00            |
| W. O. Mercer .....                              | do do .....  | 189 00           |
| A. A. Smith .....                               | do do .....  | 30 00            |
| C. W. Macdonald .....                           | do do .....  | 78 00            |
| A. H. Gallup .....                              | do do .....  | 96 00            |
| F. L. Myers .....                               | do do .....  | 33 00            |
| J. Healey .....                                 | do do .....  | 31 50            |
| DIVISION DE STRATFORD.                          |  |                  |
| H. G. Hopkirk, I. B.P. ....                     | Frais de voyages .....   | 24 00            |
| DIVISION DE TORONTO.                            |  |                  |
| M. Sweetnam, I. B.P. ....                       | Frais de voyages .....   | 625 62           |
| G. A. Burnham, S. I. B.P. ....                  | do .....   | 354 95           |
| W. Bradley .....                                | do comme courrier intérimaire sur chemins de fer.  | 11 00            |
| S.-maître de p., London...                      | Frais de voyages .....   | 8 60             |
| do Ottawa .....                                 | do .....   | 116 75           |
| Maître de poste, Picton...                      | do .....   | 1 50             |
| do Toronto .....                                | do .....   | 41 50            |
| Commis de la malle angl.                        | Part des dépenses, lorsqu'en charge de la malle anglaise .....                                   | 921 42           |
| Courriers sur paquebots.                        | Part des allocations de voyages, pour faire face aux dépenses lorsqu'ils étaient en devoir ..... | 3,562 65         |
| Total .....                                     |  | \$9,364 45       |

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

## PROVINCE DE QUÉBEC.

(A, DANS L'ÉTAT N° 3, B.)

DETAILS de tous paiements pour frais de voyages, au service du ministère des postes, dans Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Service.   | Montant.   |
|---|--|------------|
|   |  | \$ cts.    |
| J. Dewe, I. en chef B.P.                        | Frais de voyages, dans Québec.....   | 271 76     |
| W. E. Bennett, sous-inspecteur en chef des B.P. | do do .....  | 46 50      |
| LeF. A. Maingy .....                            | do do .....  | 85 75      |
| G. A. Burnham, S.I.B.P., Toronto.....           | do do .....  | 86 65      |
| DIVISION DE MONTRÉAL.                           |  |            |
| E. F. King, I.B.P. ....                         | Frais de voyages.....  | 500 35     |
| D. Nelligan, S.I.B.P. ....                      | do .....   | 401 53     |
| N. Renaud do .....                              | do .....   | 132 17     |
| F. Briegel .....                                | do .....   | 5 33       |
| J. A. Madore .....                              | do .....   | 9 05       |
| DIVISION D'OTTAWA.                              |  |            |
| T. P. French, I.B.P. ....                       | Frais de voyages, dans Québec.....   | 109 75     |
| A. Bolduc, S.I.B.P. ....                        | do do .....  | 188 70     |
| DIVISION DE QUÉBEC.                             |  |            |
| J. L. Anctil, S.I.B.P. ....                     | Frais de voyages.....  | 344 83     |
| C. Vohl .....                                   | do .....   | 8 50       |
| do .....  | comme courrier intérimaire sur ch. de fer.....   | 4 50       |
| J. G. Bourget .....                             | do .....   | 53 58      |
| do .....  | comme courrier intérimaire sur ch. de fer.....   | 8 50       |
| D. Blondeau .....                               | do .....   | 3 44       |
| L. Furois .....                                 | do .....   | 2 40       |
| do .....  | comme courrier intérimaire sur ch. de fer.....   | 2 00       |
| L. E. Hudon.....                                | do .....   | 0 50       |
| do .....  | comme courrier intérimaire sur ch. de fer.....   | 2 40       |
| D. C. Dagneau .....                             | do .....   | 40 80      |
| S. T. Green, fils.....                          | do .....   | 3 80       |
| N. R. Genest .....                              | do .....   | 45 80      |
| DIVISION DES TROIS-RIVIÈRES.                    |  |            |
| G. A. Bourgeois, I.B.P. ....                    | Frais de voyages.....  | 717 73     |
| J. P. Chillas, S.I.B.P. ....                    | do .....   | 333 75     |
| G. O. Bailey.....                               | do .....   | 37 50      |
| Commis de la malle ang.                         | Part des dépenses, lorsqu'en charge de la malle anglaise.....                                    | 351 58     |
| Courriers sur paquebots..                       | Part des allocations de voyages, pour faire face aux dépenses lorsqu'ils étaient en devoir ..... | 1,362 35   |
| Total.....                                      |  | \$5,161 50 |

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

**PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.**

(E, DANS L'ÉTAT N° 2, C.)

DÉTAILS de tous paiements pour frais de voyages, au service du ministère des postes, dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.                      | Service.  | Montant.   |
|---------------------------|---|------------|
|                           |   | \$ cts.    |
| C. J. Macdonald, I.B.P... | Frais de voyages.....                             | 745 75     |
| J. D. Story, S.I.B.P..... | do .....  | 696 88     |
| D. Stewart.....           | do .....  | 43 35      |
| E. A. Bent.....           | do .....  | 2 00       |
| T. E. Davison.....        | do .....  | 51 50      |
| S. J. R. Sircom.....      | do comme courrier intérimaire sur ch. de fer..... | 4 50       |
| A. Costley.....           | do .....  | 52 60      |
| W. W. Page.....           | do comme courrier intérimaire sur ch. de fer..... | 3 00       |
|                           | Total.....  | \$1,599 58 |

A. W. McLELAN,

*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,

*Comptable.*

**PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.**

(E, DANS L'ÉTAT N° 3, D.)

DÉTAILS de tous paiements pour frais de voyages, au service du ministère des postes, dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.                       | Service.   | Montant. |
|----------------------------|--|----------|
|                            |  | \$ cts.  |
| J. Dewe, I. en chef B.P... | Frais de voyages, dans le Nouveau-Brunswick..... | 416 95   |
| J. McMillan, I. B.P.....   | do .....   | 171 00   |
| S. J. King, I.B.P.....     | do .....   | 202 99   |
| W. C. Whittaker.....       | do .....   | 73 15    |
| W. R. Avery.....           | do .....   | 21 85    |
| O. A. Murray.....          | do comme courrier intérim. sur ch. de fer...     | 15 00    |
|                            | Total.....                                       | \$900 94 |

A. W. McLELAN,

*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,

*Comptable.*



## PROVINCE DU MANITOBA, ETC.

(E, DANS L'ÉTAT N° 3, E.)

DÉTAILS de tous paiements pour frais de voyages au service du ministère des postes, dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.   | Service.                                    | Montant. |
|--|---|----------|
|  |   | \$ cts.  |
| J. Dewe, insp. en chef, B.P.                       | Frais de voyages dans le Manitoba, etc..... | 64 25    |
| W. E. Bennett, comme sous-insp. en chef, B.P.      | do do .....                                 | 64 50    |
| W. W. McLeod, I.B.P. ...                           | do .....                                    | 416 60   |
| A. W. Cairns, S I.B.P...                           | do .....                                    | 208 00   |
| R. B. Way, sous-maître de poste, Prince-Albert ... | do .....                                    | 10 00    |
|  | Total.....                                  | \$763 35 |

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*

A. W. MCLELAN,  
*Maître général des postes.*

## PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

(E, DANS L'ÉTAT N° 3, F.)

DÉTAILS de tous paiements pour frais de voyages au service du ministère des postes, dans la Colombie-Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Service.  | Montant.   |
|---|---|------------|
|   |   | \$ cts.    |
| J. Dewe, insp. en chef, B.P.                  | Frais de voyages dans la Colombie-Britannique ..... | 126 00     |
| W. E. Bennett, comme sous-insp. en chef, B.P. | do do .....   | 129 00     |
| E. H. Fletcher, I.B.P. ....                   | do .....  | 661 60     |
| W. H. Dorman.....                             | do .....  | 70 85      |
| do .....                                      | do comme courrier intérimaire sur ch. de fer.....   | 23 50      |
| J. Rooney .....                               | do .....  | 27 50      |
| W. T. Cox .....                               | do .....  | 3 50       |
| D. R. McLean .....                            | do .....  | 7 50       |
| H. B. Rogers .....                            | do .....  | 24 85      |
| W. B. Sloan.....                              | do .....  | 10 50      |
| C. W. Finlaison.....                          | do comme courrier intérimaire sur ch. de fer.....   | 43 50      |
|   | Total.....  | \$1,133 30 |

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*

A. W. MCLELAN,  
*Maître général des postes.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

(E, DANS L'ÉTAT N° 3, G.)

DÉTAILS de tous paiements pour frais de voyages au service du ministère des postes, dans l'île du Prince-Edouard, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.   | Service.   | Montant. |
|--|--|----------|
|  |  | \$ cts.  |
| F. de St. C. Brecken,<br>sous-insp. B. P. .... | Frais de voyages .....                                 | 205 50   |
| D. J. Macdonald .....                          | do comme courrier intérimaire sur chemins de fer ..... | 63 00    |
| M. W. Murphy .....                             | do do do .....   | 1 50     |
|  | Total .....  | \$270 00 |

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*

A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes.*

## PROVINCE DE L'ONTARIO.

(F, DANS L'ÉTAT n° 3, A.)

DÉTAILS des sommes payées pour notes de fournisseurs et ouvrages exécutés pour le ministère des postes, en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Détails.  | Montant.  |
|---|---|-----------|
|   |   | \$ cts.   |
| Cie de billets de banque de l'Amér. Britannique | Gravure et impression de timbres-poste, cartes-poste, etc., pour le ministère des postes, en Ontario..... | 25,558 48 |
| Pritchard et Mingard ....                       | Timbres, cachets de bureau, etc., p le min des postes en Ontario  | 1,312 05  |
| Pritchard et Andrews ....                       | do do   | 1,261 23  |
| Pritchard et Mingard.....                       | Balances et poids de bureau do  | 112 50    |
| Pritchard et Andrews.....                       | do do   | 231 55    |
| De Grave, Short et Cie...                       | do do   | 731 15    |
| J. Fyfe .....                                   | do do   | 78 75     |
| Rosamond Woollen Co...                          | Fournitures pour uniformes de facteurs do   | 1,459 06  |
| Maynard, Harris et Cie...                       | do do   | 940 89    |
| W. Bradly .....                                 | do do   | 67 05     |
| Paton Manufacturing Co.                         | do do   | 65 84     |
| R. S. Montgomery .....                          | Mocassins pour facteurs do  | 66 49     |
| S. et H. Borbridge.....                         | Bottes do   | 4 25      |
| do  | Serrures brevet. p. boît. à timb.-poste do  | 104 16    |
| H. Weeks .....                                  | Boîtes à timbres-poste et réparations do  | 75 40     |
| J. B. A. Samson .....                           | do do   | 81 00     |
| W. Millions. ....                               | Réparer les boîtes à timbres-poste do   | 12 75     |
| Miller Lock Co .....                            | Serrures pour boîtes aux lettres des rues do  | 60 25     |
| Blyth et Kerr .....                             | Boîtes, etc., pour courriers sur paquebots do   | 14 10     |
| F. et J. Grant .....                            | Réparation d'horloge do   | 2 00      |
| Morell et Gagnon .....                          | Boîtes en bois pour l'ex-maître général des postes.....   | 28 00     |
| F. Giasson.....                                 | Boîte en noyer noir do  | 8 00      |
| J. Wilson et Cie.....                           | Encadrer un diplôme pour l'appart. du maître général des postes   | 3 50      |
| Blyth et Kerr .....                             | Boîtes en ferblanc pour courriers, pour l'I.B.P., Barrie.....   | 20 00     |
| R. E. Fletcher .....                            | Charpenterie do   | 15 30     |
| W. H. Freeman .....                             | Mobilier de bureau do   | 6 00      |
| J. Henderson .....                              | Savon, brosses, etc. do   | 5 40      |
| J. Plaxton.....                                 | Réparer les boîtes pour courriers, etc. do  | 3 25      |
| Orton Frères .....                              | Réparer un poêle, etc. do   | 1 70      |
| R. A. Douglas.....                              | Nettoyer l'horloge do   | 0 75      |
| J. Jamieson .....                               | Réparer les boîtes aux lettres des rues, pour l'I.B.P., Kingston...                                       | 23 40     |
| J. G. Bastow .....                              | Plomberie do  | 13 46     |
| Blyth et Kerr .....                             | Boîtes en ferblanc pour courriers do  | 13 00     |
| J. S. Henderson.....                            | Balais et savon, pour l'Insp. B.P., Kingston.....   | 3 50      |
| J. Muckleston et Cie .....                      | Quincaillerie do  | 3 21      |
| T. Savage et Fils.....                          | Vitrierie do  | 2 65      |
| J. Flynn.....                                   | Ouvrage de ferblantier do   | 2 50      |
| S. Jenkin. ....                                 | Charpenterie do   | 2 20      |
| R. et J. Gardiner .....                         | Savon do  | 1 80      |
| W. J. Manhood .....                             | Plumeaux do   | 1 35      |
| B. Bailey et Cie.....                           | Epoussette do   | 0 90      |
| F. W. Spangenberg .....                         | Réparer l'horloge do  | 0 75      |
| J. G. King .....                                | Ammoniaque do   | 0 50      |
| J. Cunningham .....                             | Réparer le timbre à dater do  | 0 50      |
| R. M. Horsey .....                              | do porte-voix do  | 0 40      |
| Stevens et Burns.....                           | Boîtes aux lettres des rues, pour l'I.B.P., London .....  | 200 00    |
| C. Anundson .....                               | Mobilier de bureau et réparations do  | 37 30     |
| W. Stevley .....                                | Boîtes en ferblanc pour courriers do  | 36 00     |
| W. G. McCenna .....                             | Epoussette, balais, etc. do   | 4 35      |
| Harris et Campbell .....                        | Mobilier de bureau, pour l'I.B.P., Ottawa.....  | 39 50     |
| O. Dubruille .....                              | Réparer et peindre le camion de la malle à la station du C.C.P., pour l'I.B.P., Ottawa .....              | 14 00     |
| Blyth et Kerr .....                             | Tampons, pour l'I.B.P., Ottawa.....   | 10 65     |
| H. Oulmet.....                                  | Poser les châssis doubles, etc., pour l'I.B.P., Ottawa .....  | 7 00      |
| C. O. Dacier.....                               | Térébenthine, pour l'I.B.P., Ottawa .....   | 0 53      |

(F, DANS L'ÉTAT N° 3, A.)—DÉTAILS des sommes payées pour notes de fournisseurs et ouvrages exécutés pour le ministère des postes, en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.                                     | Détails.   | Montant. |      |
|--|--|----------|------|
|  |  | \$       | cts. |
| Pritchard et Mingard.....                | Réparer une poignée de presse, pour l'I B.P., Ottawa .....           |          | 0 50 |
| Yale & Towne Manufac-<br>turing Co ..... | Serrures de boîtes aux lettres des rues, et dép., I.B.P., Toronto .. | 37       | 80   |
| W. H. Sparrow .....                      | Réparer les boîtes des courriers do .....                            | 7        | 50   |
| J. Shields et Cie .....                  | Savon, brosses et allumettes do .....                                | 5        | 65   |
| Brown Frères.....                        | Réparer une liasse do .....  | 0        | 75   |
| J. et J. Taylor .....                    | Réparer la serrure du coffre de sûreté do .....                      | 0        | 50   |
| Pritchard et Mingard .....               | Tampon en caoutchouc pour B.P., Almonte.....                         | 1        | 00   |
| Pritchard et Andrews .....               | do do Barrie.....  | 1        | 00   |
| J. Higman .....                          | Plomberie do Belleville.....   | 58       | 15   |
| Walmsley et Spafford.....                | Paniers pour le triage do .....                                      | 8        | 00   |
| H. Walker .....                          | Brosses, savon, soude, etc., do .....                                | 7        | 05   |
| W. Alford .....                          | Charpenterie do .....  | 6        | 30   |
| G. S. Tickell et Fils.....               | Mobilier de bureau et répar. do .....                                | 6        | 00   |
| Wallbridge et Clark .....                | Savon et allumettes do .....   | 3        | 20   |
| J. C. Keith .....                        | Quincaillerie do .....   | 1        | 03   |
| W. S. Reeves .....                       | Réparer le ratelier aux sacs do .....                                | 0        | 90   |
| D. M. Waters .....                       | Térébenth. et huile douce do .....                                   | 0        | 53   |
| A. N. Reid et Cie.....                   | Tarlatane do .....   | 0        | 25   |
| E. Ziegler.....                          | Peinturer et poser les boîtes aux lettres des rues à Berlin .....    | 4        | 00   |
| Pritchard et Mingard .....               | Tampon en caoutchouc pour le B.P., Brantford .....                   | 1        | 00   |
| Pritchard et Andrews .....               | do do Brockton.....  | 1        | 00   |
| T. Baker .....                           | Réparer et poser les boîtes aux lettres des rues à Brockville .....  | 6        | 75   |
| Pritchard et Andrews .....               | Tampons en caoutchouc pour le B.P., Campbellford .....               | 1        | 00   |
| do .....                                 | do B.P., Cayuga .....  | 1        | 00   |
| J. McCann .....                          | Poser les boîtes aux lettres des rues, à Chatham.....                | 2        | 00   |
| Cie du Grand-Tronc.....                  | A payer pour coffre de malle pour le B.P., Cobourg .....             | 5        | 00   |
| E. Kenting .....                         | Réparer et poser les boîtes aux lettres des rues à Gananoque .....   | 1        | 00   |
| Blyth et Kerr .....                      | Tampon pour le B.P., Goderich .....                                  | 3        | 00   |
| A. Bruce et Fils.....                    | Charpenterie pour le B.P., Guelph .....                              | 41       | 50   |
| C. Thain .....                           | Poser une boîte aux lettres des rues à Guelph .....                  | 1        | 00   |
| D. Stirton, M.P.....                     | Déplacer la boîte aux lettres de la jonc. du Grand-Tronc, Guelph ..  | 1        | 00   |
| Pritchard et Andrews.....                | Tampon en caoutchouc pour le B.P., Hagersville.....                  | 1        | 00   |
| J. Calder et Cie .....                   | Confection des uniformes des facteurs pour le B.P., Hamilton .....   | 334      | 75   |
| J. L. Lightfoot .....                    | Bottes do do .....   | 240      | 35   |
| J. Mills et Fils.....                    | Casquettes do do .....   | 24       | 50   |
| R. S. Montgomery .....                   | Ceinturons do do .....   | 11       | 25   |
| Leitch et Fils.....                      | Réparer les boîtes aux lettres des rues, etc. do .....               | 71       | 15   |
| Leitch et Turnbull .....                 | do do do .....   | 9        | 25   |
| H. Harding .....                         | Plomberie do .....   | 7        | 65   |
| Meakins et Fils .....                    | Balais do .....  | 5        | 00   |
| Pritchard et Andrews .....               | Timbre à payer do .....  | 0        | 80   |
| J. Buchanan et Fils.....                 | Poser une boîte aux lettres des rues à Ingersoll.....                | 0        | 35   |
| Pritchard et Andrews .....               | Timbre en caoutchouc pour le B.P., Jarvis .....                      | 1        | 00   |
| Pritchard et Mingard .....               | do B.P., Kincardine .....  | 1        | 00   |
| E. Schmidt .....                         | Réparer la balance aux lettres pour le B.P., Kinkora.....            | 0        | 30   |
| W. Cannou.....                           | Confection des uniformes des facteurs pour le B.P., Kingston.....    | 171      | 00   |
| S. et H. Borbridge .....                 | Bottes des facteurs do .....   | 85       | 00   |
| R. J. Devlin .....                       | Casquettes do .....  | 4        | 75   |
| A. Davidson .....                        | Charpenterie do .....  | 31       | 45   |
| S. Jenkin .....                          | do do .....  | 2        | 80   |
| J. S. Henderson .....                    | Savon, balais, allumettes, etc. do .....                             | 7        | 85   |
| W. M. Drennan .....                      | Chaise de bureau et coussin do .....                                 | 5        | 00   |
| T. Savage et Fils.....                   | Vitrierie do .....   | 4        | 85   |
| Blyth et Kerr .....                      | Tampon en caoutchouc do .....  | 2        | 50   |
| J. Muckleston et Cie .....               | Brosse, huile, térébenthine, etc. do .....                           | 2        | 75   |
| J. G. Bastow .....                       | Plomberie do .....   | 2        | 20   |
| R. Waldron .....                         | Drap pour tampons do .....   | 1        | 75   |
| W. Flynn .....                           | Ferblanterie do .....  | 1        | 50   |
| W. J. Manhood.....                       | Plumeaux do .....  | 1        | 25   |
| L. B. Spencer .....                      | Serrurerie do .....  | 1        | 00   |
| J. McArdle.....                          | Clé pour pupitre de bureau do .....                                  | 0        | 30   |

(F, DANS L'ÉTAT N° 3, A) — Détails des sommes payées pour notes de fournisseurs et ouvrages exécutés pour le ministère des postes, en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Détails.  | Montant. |
|---|---|----------|
|   |   | \$ cts.  |
| A. Cullon.....                                | Payé pour répar. les boîtes aux lett. des rues, p. le B.P., Lindsay.....    | 0 50     |
| R. Boyd et fils.....                          | Confection d'uniformes de facteurs pour le B.P., London.....                | 403 00   |
| P. Cook.....                                  | Bottes pour les facteurs do.....  | 247 50   |
| R. S. Montgomery.....                         | Courroies et ceinturons pour les facteurs do.....                           | 15 75    |
| J. Moule.....                                 | Paniers pour le triage, brosses, etc. do.....                               | 10 85    |
| J. Cowan et Cie.....                          | Quincaillerie do.....   | 5 55     |
| T. Beattie et Cie.....                        | Essuie-mains do.....  | 3 72     |
| J. R. Gurd.....                               | Balais do.....  | 3 50     |
| Greer et Wigmore.....                         | Vitrierie do.....   | 2 35     |
| B. A. Mitchell.....                           | Térébenthine, etc. do.....  | 1 43     |
| Pritchard et Mingard.....                     | Timbre en caoutchouc do.....  | 1 00     |
| J. E. Crawford.....                           | Réparer les fils des clochettes électriques do.....                         | 1 00     |
| E. et A. Gunther.....                         | Horloge pour le B.P., chûtes de Niagara.....                                | 13 00    |
| T. G. Rice.....                               | Paniers pour le triage do.....  | 4 00     |
| P. C. Auclair.....                            | Confection d'uniformes de facteurs pour le B.P., Ottawa.....                | 69 00    |
| S. et H. Borbridge.....                       | Bottes pour les facteurs do.....  | 309 50   |
| R. S. Montgomery.....                         | Courroies et ceinturons pour les facteurs do.....                           | 8 10     |
| H. G. Roche.....                              | Boyaux en caoutchouc et gardes en fil de fer do.....                        | 71 50    |
| J. H. Bartlett.....                           | Soin des horloges do.....   | 60 00    |
| J. Shepherd.....                              | Penturage et vitrierie do.....  | 24 50    |
| Shoolbred et Cie.....                         | Prélat do.....  | 15 00    |
| Bate et Cie.....                              | Plumeaux, savon, balais, etc. do.....                                       | 12 76    |
| Harris et Campbell.....                       | Réparation de mobilier de bureau do.....                                    | 6 80     |
| K. D. Graham.....                             | Savon do.....   | 5 50     |
| D. Gardner et Cie.....                        | Ecran do.....   | 5 00     |
| E. Chanteloup.....                            | Rouleaux pour machine à timbrer do.....                                     | 4 80     |
| J. Erratt.....                                | Pupitre de bureau do.....   | 3 50     |
| Elliot et Hamilton.....                       | Essuie-mains do.....  | 3 35     |
| Kennedy et Cie.....                           | Balais et lessive do.....   | 3 25     |
| Pritchard et Mingard.....                     | Timbre en caoutchouc pour le B.P., Paris.....                               | 1 00     |
| do.....                                       | do do Peterboro'.....   | 1 00     |
| Irving et Downs.....                          | Poser les boîtes aux lettres des rues à Picton.....                         | 1 50     |
| E. et A. Gunther.....                         | Horloge pour le B.P., Port-Hope.....  | 13 00    |
| T. Leonard.....                               | Réparation des boîtes aux lettres des rues à Port-Hope.....                 | 0 50     |
| L. B. Johnston.....                           | Poser les boîtes aux lettres des rues à Sarnia.....                         | 1 00     |
| Pritchard et Andrews.....                     | Timbres en caoutchouc pour le B.P., Seaforth.....                           | 1 00     |
| C. Martin et Cie.....                         | Confection d'uniformes de facteurs pour le B.P., Toronto.....               | 1,204 50 |
| R. Birmingham.....                            | Bottes pour les facteurs do.....  | 693 00   |
| J. et J. Lugsdin.....                         | Casquettes do.....  | 78 00    |
| R. S. Montgomery.....                         | Ceinturons do.....  | 6 00     |
| T. Pells.....                                 | Ménisierie do.....  | 886 95   |
| J. et E. H. Roberts.....                      | Serrurerie do.....  | 361 95   |
| McGuire et Bird.....                          | Plomberie do.....   | 277 22   |
| T. Thompson.....                              | Réparer les sacs en cuir pour les boîtes aux lettres des rues, Toronto..... | 241 75   |
| J. E. Ellis et Cie.....                       | Soin des horloges et renouveler la batterie pour le B.P., Toronto.....      | 125 00   |
| J. Dill.....                                  | Peinturage et vitrierie pour le B.P., Toronto.....                          | 109 40   |
| Cie manufacturière de E. et C. Gurney.....    | Boîtes aux lettres des rues do.....   | 78 00    |
| N. L. Piper et fils.....                      | Verres de lampes, brosses, térébenthine, etc., B.P., Toronto.....           | 26 95    |
| Cie manuf. de Kenyon, Tingley et Stewart..... | Timbres à dater do.....   | 16 00    |
| J. Dixon.....                                 | Réparer le camion à malle do.....   | 15 25    |
| Blyth et Kerr.....                            | Tampons en caoutchouc do.....   | 9 50     |
| Pritchard et Andrews.....                     | Timbres en caoutchouc do.....   | 6 00     |
| Pritchard et Mingard.....                     | do do.....  | 1 00     |
| Pritchard et Andrews.....                     | do B.P., Welland.....   | 1 00     |
| Pritchard et Mingard.....                     | do B.P., Whitby.....  | 1 00     |
| E. Marentette.....                            | Serrurerie, pour le B.P., Windsor.....                                      | 44 80    |
| C. Young.....                                 | Plomberie et appareil de gaz pour le B.P., Windsor.....                     | 15 30    |
| Barnum Wire and Iron Works.....               | Réparer la boîte aux journaux do.....                                       | 5 85     |

(F, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, A.)—Détails des sommes payées pour notes de fournisseurs et ouvrages exécutés pour le ministère des postes, en Ontario pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.                       | Détails.  | Montant.    |
|----------------------------|---|-------------|
|                            |   | \$ cts.     |
| H. A. Bradley .....        | Réparer l'horloge pour le B.P., Windsor.....  | 3 50        |
| H. Walker .....            | Ménisierie do .....   | 3 00        |
| E. Langlois .....          | Balais et sel do .....  | 2 90        |
| Drake et Joyce .....       | Réparat. de mobilier de bureau do .....   | 2 05        |
| D. Langlois .....          | Balais et savon do .....  | 1 95        |
| J. Rocheleau .....         | Porte-poussière do .....  | 0 75        |
| W. Sweet.....              | Peinturage pour le B.P., Woodstock.....   | 5 00        |
| Pritchard et Andrews ..... | Timbre en caoutchouc do .....   | 1 00        |
| J. Ryan.....               | Faire et poser des poteaux pour pendre les sacs de malle à Allensville, Ash, Colwell, Falkenburg, Gilford, Katrine, Mansewood, Scotch Block et Scotia ..... | 116 00      |
| A. McCarthy ....           | Dép en rapport avec div. poteaux pour pendre les sacs de malle .....  | 3 00        |
| L. Lobsinger. ....         | Réparer le poteau pour pendre les sacs de malle, Carlsruhe. ....  | 1 20        |
| Kerr Frères .....          | Poser do do Farran's Point. ....  | 5 75        |
| J. Smith.....              | Réparer do do Fawn.....   | 2 50        |
| D. A. Cooper.....          | Poser do do Saurin .....  | 3 00        |
| A. Brownlee .....          | Réparer do do Shanty Bay.....   | 0 50        |
| Cie de ch. de fer du P. C. | Poser do do Trafalgar .....   | 11 84       |
|                            | Total .....   | \$39,702 94 |

A. W. McLELAN,

*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*

## PROVINCE DE QUÉBEC.

(F, DANS L'ÉTAT N° 3, B.)

DÉTAILS des sommes payées pour notes de fournisseurs et ouvrages exécutés pour le ministère des postes, en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.   | Détails.  | Montant. |
|--|---|----------|
|  |   | \$ cts.  |
| Cie de billets de banque de l'Am. Britannique... | Gravure et impression de timbres-poste, cartes-poste, etc., pour le ministère des postes, en Québec ..... | 9,783 33 |
| Pritchard et Mingard .....                       | Timbres et cachets pour le ministère des postes, dans Québec.....   | 474 10   |
| Pritchard et Andrews .....                       | do do .....   | 408 25   |
| do .....   | Balance et poids de bureau do .....   | 203 50   |
| DeGrave, Short et Cie.....                       | do do .....   | 313 52   |
| J. Fyfe.....                                     | do do .....   | 33 75    |
| Rosamond Woollen Co.....                         | Fournitures pour uniformes de facteurs .....  | 904 98   |
| Maynard, Harris et Cie.....                      | do do .....   | 583 59   |
| W. Bradley.....                                  | do do .....   | 41 59    |
| Paton Manufacturing Co.....                      | do do .....   | 40 83    |
| R. S. Montgomery .....                           | Jambières pour facteurs do .....  | 41 24    |
| H. Weeks .....                                   | Boîtes à timbres-poste do .....   | 68 75    |
| J. B. A. Samsen .....                            | do do .....   | 15 00    |
| S. et H. Borbridge.....                          | Serrures brevetées pour boîtes à timbres-poste, do .....  | 31 52    |
| E. Chanteloup.....                               | Réparer les timbres des mandats-poste, etc. do .....  | 6 80     |
| Morel et Gagnon .....                            | Boîtes en bois pour l'ex-maire général des postes .....   | 14 00    |
| E. Chanteloup .....                              | Réparer les boîtes aux lettres des rues pour l'I. B.P., Montréal.....                                     | 432 06   |
| J. Radakir.....                                  | do do .....   | 1 00     |
| Blyth et Kerr .....                              | Tampons en caoutchouc et réparations pour l'I. B.P., Québec.....  | 74 00    |
| P. Whitty .....                                  | Réparer les boîtes aux lettres des rues do .....  | 27 70    |
| Andrews Frères.....                              | Ferronnerie do .....  | 21 27    |
| F. X. Robitaille.....                            | Réparer les boîtes aux lettres des rues, etc do .....   | 20 45    |
| A. Turgeon.....                                  | Boîtes en fer bl pour le com. de la malle, et rép. do .....   | 6 00     |
| J. Lowe .....                                    | Serrurerie do .....   | 4 25     |
| A. Cummings.....                                 | Charpenterie do .....   | 4 20     |
| L. Gnerard .....                                 | Miroir et vernis do .....   | 3 25     |
| N. Binet.....                                    | Balais, savon, allumettes, etc do .....   | 2 83     |
| Behan Frères.....                                | Emballage et flanelle do .....  | 1 59     |
| T. Norris .....                                  | Cruche, verres, etc do .....  | 1 43     |
| Blyth et Kerr.....                               | Tampons en caoutchouc, pour l'I. B.P., Trois-Rivières.....  | 6 00     |
| J. Montpetit .....                               | Arranger le département des sacs de la malle à Coteau Station .....                                       | 4 00     |
| Pritchard et Andrews.....                        | Timbre en caoutchouc pour le B.P., Joliette.....  | 1 00     |
| J. et E. McIntyre.....                           | Confection d'uniformes de facteurs pour le B.P., Montréal.....  | 954 25   |
| D. K. McLaren.....                               | Bottes pour facteurs do .....   | 589 50   |
| Lanthier et Cie.....                             | Casquettes do do .....  | 198 00   |
| E. Chanteloup.....                               | Serrurerie et plomberie do .....  | 355 30   |
| H. Grant et Fils.....                            | Horloge et soins des horloges do .....  | 111 00   |
| E. J. Maxwell et Cie.....                        | Bois de construction do .....   | 103 11   |
| D. O'Connor.....                                 | Tampons et réparations do .....   | 96 00    |
| A. Blain.....                                    | Charpenterie do .....   | 26 25    |
| H. A. Nelson et Fils.....                        | Plumeaux, paniers, balais, etc do .....   | 25 40    |
| Frottingham et Workman.....                      | Quincellerie do .....   | 24 67    |
| J. Fontaine.....                                 | Vitrierie do .....  | 15 55    |
| G. A. Holland.....                               | Paniers pour le triage do .....   | 10 00    |
| W. Riekner .....                                 | do do .....   | 6 50     |
| A. St. Jean .....                                | do do .....   | 5 00     |
| McArthur et Cie.....                             | Peinture, huile, vernis, etc. do .....  | 8 44     |
| Canadian Rubber Co.....                          | Boyaux et accouplement do .....   | 6 50     |
| Gravel Frères.....                               | Savon, balais et allumettes do .....  | 6 36     |
| Kenneth, Campbell et Cie.....                    | Acide carbolique do .....   | 6 00     |
| D. Beaulieu .....                                | Peinturage do .....   | 6 00     |
| J. A. Eggington .....                            | Vitres. do .....  | 5 00     |
| Blyth et Kerr.....                               | Lettré des étiquettes en fer blanc do .....   | 3 90     |
| R. Mitchell et Cie.....                          | Réparer les serrures do .....   | 3 50     |
| Drapeau, Savignac et Cie.....                    | Poêle à pétrole, bidon à l'huile, etc. do .....   | 3 38     |

(F. DANS L'ÉTAT N° 3, B.)—Détails des sommes payées pour notes de fournisseurs et ouvrages exécutés pour le ministère des postes, en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.                       | Détails.  | Montant.    |
|----------------------------|---|-------------|
|                            |   | \$ cts.     |
| Pritchard et Mingard ..... | Timbres en caoutchouc pour le B P., Paspébiac .....               | 1 00        |
| W. Lee .....               | Confection d'uniformes de facteurs pour le B P., Québec.....      | 233 00      |
| A. P. Caron et Frères..... | Bottes pour les facteurs do .....                                 | 244 00      |
| R. J. Devlin.....          | Mocassins do .....  | 35 00       |
| G. Dugal.....              | Casquettes do .....   | 8 50        |
| R. S. Montgomery .....     | Ceintures et courroies pour les facteurs do .....                 | 6 90        |
| G. Seifert.....            | Soin des horloges do .....  | 90 00       |
| E. Roussel .....           | Charpenterie do .....   | 71 56       |
| J. Hamel et Frères.....    | Flanelle, torchons à laver, etc. do .....                         | 19 88       |
| Hardy et Drolet.....       | Balais, savon, allumettes, etc do .....                           | 19 43       |
| A. Bidégare.....           | Réparer les horloges, machine à étamper, etc. do .....            | 16 90       |
| C. Pitt.....               | Paniers pour le triage do .....                                   | 7 00        |
| J. Desroches.....          | Mât de pavillon, drisse et réparations do .....                   | 5 00        |
| E. Chanteloup .....        | Rouleaux pour machine à étamper do .....                          | 4 80        |
| L'Asile du Bon Pasteur..   | Réparer le pavillon do .....                                      | 4 00        |
| B. Bedard.....             | Charpenterie à la station de Richmond.....                        | 30 00       |
| G. F. Burnett.....         | Poser une boîte aux lettres à la station de Saint-Hyacinthe.....  | 1 00        |
| P. Whitty .....            | Réparer la boîte aux lettres des rues au faubourg Saint-Roch..... | 5 55        |
| R. et H. Sampson. ....     | Plomberie pour le B.P., Sherbrooke .....                          | 3 75        |
| G. G. Bryant.....          | Charpenterie do .....   | 2 00        |
| R. A. Biron.....           | Poser des boîtes aux lettres des rues, Sherbrooke .....           | 2 00        |
| Pritchard et Mingard.....  | Timbre en caoutchouc pour B.P., Trois-Rivières .....              | 1 00        |
| O. Cossette.....           | Charpenterie pour B.P., Valleyfield .....                         | 134 55      |
|                            | Total .....   | \$17,092 21 |

A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*



## PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

(F, DANS L'ÉTAT N° 3, C.)

DÉTAILS des sommes payées pour notes de fournisseurs et ouvrages exécutés pour le ministère des postes, dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Détails.  | Montant.    |
|---|---|-------------|
| Cie de billets de banque de l'Amér. Britannique | Gravure et impression de timbres-poste, cartes, etc., pour le ministère des postes, dans la Nouvelle-Ecosse | \$ 3,509 65 |
| Pritchard et Mingard                            | Timbres et cachets de bur., pour le min. des postes, dans la N.-E.  | 217 49      |
| Pritchard et Andrews                            | do do do  | 267 41      |
| Pritchard et Mingard                            | Balances et poids de bureau do do   | 281 25      |
| Pritchard et Andrews                            | do do do  | 218 56      |
| De Grave, Short et Cie                          | do do do  | 127 44      |
| J. Fyfe   | do do do  | 41 25       |
| Rosamond Woollen Co.                            | Fournitures pour les uniformes des facteurs do  | 129 30      |
| Maynard, Harris et Cie                          | do do do  | 83 37       |
| W. Bradley                                      | do do do  | 6 95        |
| Paton Manufacturing Co.                         | do do do  | 5 83        |
| R. S. Montgomery                                | Jambières pour les facteurs do do   | 5 90        |
| S. et H. Borbridge                              | Serrures brevetées pour boîtes à timbres-poste do   | 7 23        |
| G. E. Smith et Cie                              | Ficelle pour l'inspecteur du B. P., Halifax   | 148 00      |
| W. G. Wiswell                                   | Charpenterie do do  | 50 46       |
| J. Fraser                                       | do do do  | 12 53       |
| J. G. Trider et Cie                             | Tapis do do   | 38 75       |
| C. W. Davies                                    | Serrurerie do do  | 19 70       |
| Longard Frères                                  | Boîtes aux lettres des raes et répar. do  | 18 70       |
| J. Harrison et Cie                              | Vitrierie do do   | 18 10       |
| Cie de tapis d'Halifax                          | Toile huilée do do  | 8 44        |
| C. et W. Anderson                               | Balais, savon, etc. do do   | 7 14        |
| W. Fraser et Fils                               | Réparer le mobilier de bureau do  | 2 75        |
| Pritchard et Mingard                            | Timbre en caoutchouc pour le B. P., Acadia Mines  | 1 00        |
| Clayton et Fils                                 | Confection d'uniformes pour les facteurs du B. P., Halifax  | 132 00      |
| J. Lilly  | Bottes pour les facteurs do do  | 135 00      |
| R. J. Devlin                                    | Casquettes et mocassins do do   | 13 00       |
| C. W. Davies                                    | Serrurerie do do  | 110 65      |
| G. E. Smith et Cie                              | Ficelle do do   | 94 15       |
| W. G. Wiswell                                   | Charpenterie do do  | 69 80       |
| J. Fraser                                       | do do do  | 17 08       |
| Macdonald et Cie                                | Réparer l'élévateur do do   | 54 17       |
| W. Myers  | Plomberie do do   | 41 47       |
| A. Fultz  | do do do  | 0 90        |
| W. Fraser et Fils                               | Réparer le mobilier de bureau do do   | 29 50       |
| L. J. Mylius                                    | Savon, etc. do do   | 10 95       |
| R. H. Cogswell                                  | Soin des horloges do do   | 6 00        |
| W. Slaughter                                    | Paniers pour le triage do do  | 6 00        |
| J. Harrison et Cie                              | Peinturage do do  | 5 00        |
| Barnstead et Sutherland                         | Essuie-mains do do  | 4 00        |
| J. D. McDougall                                 | Plaque découpée do do   | 4 00        |
| J. G. Trider et Cie                             | Nattes do do  | 3 00        |
| P. Walsh  | Ferronnerie do do   | 1 65        |
| J. Holland                                      | Réparer les stores de fenêtre do do   | 1 50        |
| M. F. Eager                                     | Camphre, térébenthine, etc. do do   | 0 95        |
| J. Scott et Cie                                 | Huile do do   | 0 60        |
| G. Pattison                                     | Changer les numé. sur les boîtes aux lettres p. le B. P., Windsor.  | 5 00        |
|   | Total   | \$5,972 56  |

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

## PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK,

(F, DANS L'ÉTAT N° 3, D.)

DÉTAILS des sommes payées pour notes de fournisseurs et ouvrages exécutés pour le ministère des postes, dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Détails.   | Montant.    |
|---|--|-------------|
| Cie de billets de banque de l'Amér. Britannique | Gravure et impression de timbres-poste, cartes-poste, etc., pour le ministère des postes, dans le Nouveau-Brunswick..... | \$ 2,557 00 |
| Pritchard et Mingard.....                       | Timbres et cachets de bur., pour le min. des postes dans le N.-B.  | 223 16      |
| Pritchard et Andrews.....                       | do do do   | 97 46       |
| DeGrave, Short et Cie .                         | Balances et poids de bureau do   | 288 84      |
| J. Fyfe.....                                    | do do do   | 33 75       |
| Pritchard et Andrews...                         | do do do   | 23 10       |
| Rosamond Woollen Co...                          | Fournitures pour les uniformes des facteurs do   | 138 51      |
| Maynard, Harris et Cie...                       | do do do   | 89 32       |
| W. Bradley.....                                 | do do do   | 6 36        |
| Paton Manufacturing Co.                         | do do do   | 6 25        |
| R. S. Montgomery.....                           | Jambières et ceinturons pour les facteurs do   | 7 81        |
| S. et H. Borbridge.....                         | Serrures brev pour boîtes à timbres-poste do   | 5 21        |
| Bowman et LeLacheur.....                        | Charpenterie pour l'Inspecteur des B.P., Saint-Jean.....   | 48 20       |
| A. G. Bowes et Cie.....                         | Boîtes des com. de la malle et répar. do   | 43 28       |
| Blyth et Kerr.....                              | Tampons en caoutchouc do   | 12 25       |
| J. et J. D. Howe.....                           | Réparer le mobilier du bureau do   | 10 45       |
| G. Hutchison.....                               | Réparer les horloges do  | 10 00       |
| W. H. Thorne et Cie.....                        | Ferronnerie do   | 8 30        |
| G. A. Barker.....                               | Brosses, savon, etc. do  | 4 80        |
| Daniel et Boyd.....                             | Essuie-mains, etc do   | 4 51        |
| A. O. Skinner.....                              | Nettoyer et reposer les tapis do   | 4 30        |
| Jardine et Cie.....                             | Brosses, balais, allumettes, etc. do   | 3 44        |
| H. Dunderack.....                               | Plomberie do   | 3 25        |
| T. Campbell.....                                | do do  | 2 60        |
| J. McDonald.....                                | Charpenterie pour le maître de poste, Chatham.....   | 12 93       |
| J. Perkins.....                                 | do do Frédéricton.....   | 6 00        |
| E. B. Hicks.....                                | Payé pour charpenterie pour le maître de poste, Moncton.....   | 6 56        |
| L. Estano et Fils.....                          | Réparer un châssis do  | 1 25        |
| Pritchard et Mingard.....                       | Timbre en caoutchouc do  | 1 00        |
| J. H. Phinney.....                              | Lampe de rue do Newcastle.....   | 8 00        |
| D. Petrie.....                                  | Réparer une boîte aux lettres. do do   | 0 50        |
| T. R. Jones et Cie.....                         | Confec. d'uniformes pour les facteurs do Saint-Jean.....   | 204 50      |
| J. Hammond.....                                 | Boîtes pour les facteurs do  | 174 25      |
| J. Mitchell, jun.....                           | do do do   | 56 00       |
| R. J. Devlin.....                               | Bonnets de fourr. do   | 66 50       |
| R. S. Montgomery.....                           | Ceinturons do  | 4 20        |
| A. G. Bowes et Cie.....                         | Rép. les boîtes aux lettres des rues, etc. do  | 122 91      |
| W. H. Thorne et Cie.....                        | Boyau en caoutchouc, épous. balais, etc. do  | 44 72       |
| J. et J. D. Howe.....                           | Mobilier de bureau et réparation do  | 23 03       |
| A. Myles.....                                   | Charpenterie do  | 20 00       |
| A. Christie Woodworking Co.....                 | do do  | 7 80        |
| J. Hunter.....                                  | Serrurerie do  | 15 00       |
| G. A. Barker.....                               | Désinfectants, térébenthine, etc. do   | 14 56       |
| G. S. DeForest.....                             | Brosses, savon, allumettes, etc. do  | 13 04       |
| G. Hutchison.....                               | Réparer les horloges do  | 10 00       |
| Emerson et Fisher.....                          | Réfrigérant, etc. do   | 6 00        |
| A. O. Skinner.....                              | Nettoyer et reposer les tapis do   | 5 32        |
| H. Dunderack.....                               | Plomberie do   | 4 05        |
| J. H. Pullen.....                               | Peinturage do  | 3 00        |
| J. R. Smith.....                                | Paniers pour le triage do  | 2 10        |
| Estey, Allwood et Cie.....                      | Réparer la machine à étamper do  | 0 45        |
| Total.....                                      |  | \$4,465 82  |

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

## PROVINCE DU MANITOBA, ETC.

(F, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, E.)

DÉTAILS des sommes payées pour notes de fournisseurs et ouvrages exécutés pour le ministère des postes, dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Détails.   | Montant.            |
|---|--|---------------------|
| Cie de billets de banque de l'Amér. Britannique | Gravure et impression de timbres-poste, cartes-poste, etc., pour le ministère des postes, dans le Manitoba, etc. | \$ cts.<br>2,562 55 |
| Pritchard et Mingard                            | Timb. de bur et cachets, pour le min. des postes, d. le Manitoba, etc.   | 154 01              |
| Pritchard et Andrews                            | do do  | 125 09              |
| do  | Balances et poids de bureau do do  | 88 50               |
| DeGrave, Short et Cie.                          | do do  | 55 73               |
| J. Fyfe   | do do  | 93 75               |
| Rosamond Woollen Co.                            | Fournit pour les unifor. des fact. do do   | 138 51              |
| Maynard, Harris et Cie.                         | do do  | 89 32               |
| W. Bradley                                      | do do  | 6 36                |
| Paton Manufacturing Co.                         | do do  | 6 25                |
| S. et H. Borbridge                              | Bottes pour les facteurs do do   | 72 25               |
| R. S. Montgomery                                | Bottes, jamb et ceintur. p les fact. do do   | 11 41               |
| S. et H. Borbridge                              | Serr. brevet. p. boîtes à timb.-poste do do  | 5 28                |
| T. J. Sproule et Cie                            | Menuiserie, etc., pour l'I.B.P., Winnipeg  | 169 70              |
| Blyth et Kerr                                   | Boîtes p. les courr. de la malle et tampons, p. l'I.B.P., Winnipeg   | 145 50              |
| A. Schmidt                                      | Serrurerie do  | 17 50               |
| H. Hodges et Cie.                               | Essuie-mains, savon, etc. do   | 7 45                |
| J. H. Ashdown                                   | Quincaillerie do   | 5 36                |
| H. Pollock et Cie.                              | Réparer l'horloge do   | 1 50                |
| J. L. Blair et Cie.                             | Mousseline pour caligraphe do  | 0 40                |
| Pritchard et Mingard                            | Timbre en caoutchouc, pour le B.P., Calgary  | 1 00                |
| J. C. Irvine, P.M.                              | Payé pour menuiserie, B.P., Régina   | 27 50               |
| J. R. Cameron et Cie.                           | Confection des uniformes des facteurs, pour le B.P., Winnipeg  | 429 50              |
| S. et H. Borbridge                              | Bottes, vestes en chamois et ceinturons p. les fact. do  | 163 75              |
| R. J. Devlin                                    | Casquettes et mocassins pour les facteurs do   | 68 75               |
| R. S. Montgomery                                | Courroies do   | 3 60                |
| A. Schmidt                                      | Serrurerie, etc. do  | 268 10              |
| J. H. Ashdown                                   | Quincaillerie do   | 109 66              |
| G. F. Forrest                                   | Horloge et réparations do  | 101 00              |
| Scout et Leslie                                 | Table de bureau, matelas, plumeaux, etc. do  | 17 75               |
| F. Wade   | Menuiserie do  | 13 55               |
| T. A. Lundy                                     | do do  | 3 25                |
| G. F. Landon                                    | do do  | 1 50                |
| W. Sutherland                                   | Essuie-mains do  | 5 25                |
| W. J. Mitchell                                  | Spiritueux do  | 4 40                |
| N. D. McDonald et Cie                           | Flambeau, clef, etc. do  | 1 95                |
| M. D. Neild                                     | Réparer le pavillon do   | 0 75                |
|   | Total.....   | \$4,977 68          |

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

## PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

(F, DANS L'ÉTAT N° 3, F.)

DÉTAILS des sommes payées pour notes de fournisseurs et ouvrages exécutés pour le ministère des postes, dans la Colombie-Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Détails.  | Montant.   |
|---|---|------------|
|   |   | \$ cts.    |
| Cie de billets de banque de l'Amér. Britannique | Gravure et impression de timbres-poste, cartes-poste, etc., pour le ministère des postes, dans la Colombie-Britannique..... | 838 47     |
| Pritchard et Mingard.....                       | Timbres et cachets de bureau pour le ministère des postes, dans la Colombie-Britannique.....                                | 79 48      |
| Pritchard et Andrews ....                       | do do do .....  | 37 87      |
| do .....  | Balances et poids de bureau pour le ministère des postes, dans la Colombie-Britannique.....                                 | 204 30     |
| DeGrave, Short et Cie....                       | do do do .....  | 23 27      |
| J. Fyfe.....                                    | do do do .....  | 18 75      |
| S. et H. Borbridge .....                        | Serrures brevetées pour boîtes à timbres-poste do .....   | 1 75       |
| Blyth et Kerr.....                              | Boîtes pour les courriers de la malle, I B P., Victoria.....  | 66 00      |
| P. McQuade et Fils .....                        | Ficelle do .....  | 20 00      |
| McKillican et Anderson..                        | Réparer l'horloge, clefs, etc. do .....   | 10 50      |
| J. Sears .....                                  | Peinturage do .....   | 6 62       |
| J. Sehl .....                                   | Réparer une table do .....  | 6 50       |
| A. LeRourdais .....                             | Menuiserie pour le bureau de poste, Clinton.....  | 9 00       |
| C. G. Major .....                               | Verres de lampe, savon, allum., etc., p. le B.P., New-Westminster   | 10 47      |
| S. H. Webb .....                                | Serrurerie do .....   | 3 75       |
| Scales et Mathews.....                          | Clefs de serrure et réparations do .....  | 2 50       |
| E. S. Scoullar et Cie .....                     | Réparer le poêle do .....   | 1 50       |
| T. J. Trapp et Cie .....                        | Serrure do .....  | 1 00       |
| A. Noble.....                                   | Menuiserie pour le bureau de poste, Vancouver.....  | 28 01      |
| Royal City Planing Mills                        |   |            |
| do .....  | do do .....   | 12 50      |
| Pritchard et Mingard.....                       | Timbre en caoutchouc do .....   | 1 00       |
| P. McQuade et Fils .....                        | Ficelle pour le bureau de poste de Victoria.....  | 24 00      |
| J. Weiler .....                                 | Couchette et literie, bureau de poste, Victoria.....  | 20 25      |
| J. P. Burgess .....                             | Menuiserie do .....   | 10 00      |
| Blyth et Kerr.....                              | Tampon en caoutchouc do .....   | 8 75       |
| J. Finlayson.....                               | Balais, savon et allumettes do .....  | 7 87       |
| E. Harrison .....                               | Peinturage et vitrerie do .....   | 7 00       |
| J. Barnsley .....                               | Réparer les serrures, etc. do .....   | 6 75       |
| Matthews, Richards et                           |   |            |
| Tye .....                                       | Quincaillerie do .....  | 4 75       |
| E. G. Prior.....                                | do do .....   | 3 25       |
| A. et W. Wilson .....                           | Porte-poussière, do .....   | 0 50       |
| R. Wallace, P. M. ....                          | A payer pour brochettes do .....  | 0 25       |
|   | Total.....  | \$1,476 61 |

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

## PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

(F, DANS L'ÉTAT N° 3, G.)

DÉTAILS des sommes payées pour notes de fournisseurs et pour ouvrages exécutés pour le ministère des postes dans l'île du Prince-Édouard, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Détails.   | Montant.  |
|---|--|-----------|
|   |  | \$ . cts. |
| Cie de billets de banque de l'Amérique Britann. | Gravure et impression de timbres-poste, cartes-poste, etc., pour le ministère des postes, dans l'île du Prince-Édouard ..... | 538 02    |
| Pritchard et Mingard....                        | Timbres et cachets de bureau pour le ministère des postes, dans l'île du Prince-Édouard .....                                | 80 64     |
| Pritchard et Andrews....                        | Timbres et cachets de bureau pour le ministère des postes, dans l'île du Prince-Édouard .....                                | 21 40     |
| De Grave, Short et Cie...                       | Balances et poids de bureau pour le ministère des postes, dans l'île du Prince-Édouard .....                                 | 30 54     |
| J. Fyle.....                                    | Balances et poids de bureau pour le ministère des postes, dans l'île du Prince-Édouard .....                                 | 75 00     |
| S. et H. Borbridge .....                        | Serrures brevetées pour boîtes à timbres-poste, pour le ministère des postes, dans l'île du Prince-Édouard .....             | 1 10      |
| J. Newson .....                                 | Ameub. de ch. à coucher, ébénist., etc., pour le B.P., Charl'town  | 60 24     |
| A. Hermans et Fils .....                        | Plomberie, etc., pour le B.P., Charlottetown.....  | 45 40     |
| A. L. Brown .....                               | Literie, essuie-mains, savon, etc., pour le B.P., Charlottetown...   | 17 07     |
| S. W. Grabbe.....                               | Balais, savon, allumettes, etc. do .....   | 3 20      |
| W. W. Wellner.....                              | Réveille-matin do .....  | 2 50      |
|   | Total.....   | \$875 11  |

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

**PROVINCE DE L'ONTARIO.**

(G, DANS L'ÉTAT N° 3, A.)

**DÉTAILS des sommes payées par le ministère des postes pour loyers et taxes, dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

| Nom.                     | Détails.   | Montant.        |
|--------------------------|--|-----------------|
|                          |  | \$ cts.         |
| Banque de Toronto .....  | Loyer du bur. de l'inspecteur, Barrie (9 mois jusq. 30 avril 1887) | 217 00          |
| Corporation de Prescott. | Loyer du bur. de poste, Prescott (1 année jusqu'au 31 août 1886)   | 325 00          |
| Corporation d'Hamilton.  | Loyer d'égoût, bur. de p. d'Hamilton (1 année jusq. 31 déc. 1885)  | 4 20            |
|                          | <b>Total .....</b>   | <b>\$546 20</b> |

**PROVINCE DE QUÉBEC.**

(G, DANS L'ÉTAT N° 3, B.)

**DÉTAILS des sommes payées par le ministère des postes pour loyers et taxes, en Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

| Nom.   | Détails.  | Montant.        |
|--|---|-----------------|
|  |   | \$ cts.         |
| Caisse d'ép. de la Cité et du District de Montréal | Loyer de bureau de réception de l'Est, Montréal (1 année, jusqu'au 30 avril 1887)...                        | 250 00          |
| W. McGowan. ....                                   | do do du Nord do ...  | 250 00          |
| Caisse d'ép. de la Cité et du District de Montréal | do do de l'Ouest do ...   | 250 00          |
| M. Hall.....                                       | Loyer du bur. de poste, Valleyfield (3 mois jusqu'au 30 juin 1886)  | 40 00           |
| R. S. Cooke .....                                  | do do do (9 do 31 mars 1887)  | 120 00          |
| Cie du c. de fer G.-Tronc                          | Loyer de la chambre pour la malle à la gare Bonaventure, Montréal (1 année jusqu'au 31 décembre 1886) ..... | 50 00           |
|  | <b>Total .....</b>  | <b>\$960 00</b> |

**PROVINCE DU MANITOBA, ETC.**

(G, DANS L'ÉTAT N° 3, E.)

**DÉTAILS des sommes payées par le ministère des postes pour loyers et taxes, dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

| Nom.                      | Détails.  | Montant.       |
|---------------------------|---|----------------|
|                           |   | \$ cts.        |
| Dunn et Price, procureurs | Loyer du bur. de l'inspecteur, Winnipeg (1 mois jus. 31 juil. 1886) | 60 00          |
|                           | <b>Total .....</b>  | <b>\$60 00</b> |

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

## PROVINCE D'ONTARIO.

(H, DANS L'ÉTAT N<sup>o</sup> 3, A.)

DÉTAILS des sommes payées par le ministère des postes pour papeterie, impressions et annonces, en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Com.   | Détails.   | Montant.  |
|--|--|-----------|
|  |  | \$ cts.   |
| Imprimeur de la reine et bureau de la papeterie. | Impressions et papeterie pour le ministère des postes, dans Ontario .....  | 26,045 94 |
| "Canadian Militia Gazette," Ottawa .....         | Annonces de mandats-poste do do .....                                      | 132 00    |
| "Dominion Annual Register," Toronto .....        | do do do .....   | 25 00     |
| "Herald," Glasgow .....                          | Annonces de soum. pour le trans. des malles, Canada et R.-Uni- do do ..... | 41 12     |
| "Courier," Liverpool .....                       | do do .....  | 139 67    |
| "Canadian Gazette," Londres .....                | do do .....  | 40 15     |
| "Times," London .....                            | do do .....  | 41 99     |
| "Woman's Journal," Ottawa .....                  | do do .....  | 4 00      |
| "Mail," Toronto .....                            | do do .....  | 94 50     |
| "Intelligencer" Belleville                       | Impression d'étiquettes pour boîtes du B. P., Belleville .....             | 3 00      |
| "Daily News," Kingston                           | do do Kingston .....   | 21 25     |
| Barrie .....                                     | Annonces de tableaux des heures, avis du bureau de poste .....             | 100 00    |
| Belleville .....                                 | do do .....  | 62 50     |
| Blenheim .....                                   | do do .....  | 57 90     |
| Brantford .....                                  | do do .....  | 150 00    |
| Brockville .....                                 | do do .....  | 59 00     |
| Cobourg .....                                    | do do .....  | 25 00     |
| Collingwood .....                                | do do .....  | 25 00     |
| Forest .....                                     | do do .....  | 8 00      |
| Guelph .....                                     | do do .....  | 100 00    |
| Hamilton .....                                   | do do .....  | 122 50    |
| Hastings .....                                   | do do .....  | 25 00     |
| Kingston .....                                   | do do .....  | 187 05    |
| Lindsay .....                                    | do do .....  | 100 00    |
| London .....                                     | do do .....  | 184 00    |
| Napanee .....                                    | do do .....  | 117 00    |
| Newmarket .....                                  | do do .....  | 75 00     |
| Ottawa .....                                     | do do .....  | 339 40    |
| Pembroke .....                                   | do do .....  | 50 00     |
| Peterboro' .....                                 | do do .....  | 212 50    |
| Port-Arthur .....                                | do do .....  | 50 00     |
| Port-Hope .....                                  | do do .....  | 37 50     |
| Richmond Hill .....                              | do do .....  | 41 50     |
| Sainte-Catherine .....                           | do do .....  | 50 00     |
| Saint-Thomas .....                               | do do .....  | 50 00     |
| Sarnia .....                                     | do do .....  | 50 00     |
| Strathroy .....                                  | do do .....  | 25 00     |
| Tara .....                                       | do do .....  | 25 00     |
| Thornbury .....                                  | do do .....  | 30 00     |
| Toronto .....                                    | do do .....  | 180 00    |
| Wallaceburg .....                                | do do .....  | 50 00     |
| Windsor .....                                    | do do .....  | 137 50    |
| Woodstock .....                                  | do do .....  | 50 00     |
| "Glenarrigan," Alexandria                        | Annonces de soumissions pour le transport des malles, etc .....            | 4 00      |
| "Times," Almonte .....                           | do do .....  | 28 32     |
| "Chronicle," Arnprior .....                      | do do .....  | 24 00     |
| "Intelligencer" Belleville                       | do do .....  | 7 20      |
| "News," Blenheim .....                           | do do .....  | 7 56      |
| "Muskoka Herald," Bracebridge                    | do do .....  | 6 40      |
| "Courier," Brantford .....                       | do do .....  | 6 39      |
| "Telegram," do .....                             | do do .....  | 4 64      |
| "Ensign," Brighton .....                         | do do .....  | 4 3½      |
| "Monitor," Brockville .....                      | do do .....  | 20 32     |

(H, DANS L'ÉTAT N° 3, A.)—DÉTAILS des sommes payées par le ministère des postes pour papeterie, impressions et annonces, en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Détails.   |    | Montant. |      |
|---|--|----|----------|------|
|   |  |    | \$       | cts. |
| "Times," Brockville .....                   | annonces de soumissions pour le transport des malles, etc..... |    | 27       | 18   |
| "G.R.Sachem," Caledonia .....               | do   | do | 7        | 24   |
| "Herald," Campbellford .....                | do   | do | 10       | 96   |
| "Central Canadian,"<br>Carleton Place ..... | do   | do | 29       | 44   |
| "Planet," Chatham .....                     | do   | do | 10       | 41   |
| "Sentinel Star," Cobourg .....              | do   | do | 5        | 28   |
| "Reporter," Cornwall .....                  | do   | do | 6        | 88   |
| "Enterprise," Eganville .....               | do   | do | 24       | 96   |
| "Times," Exeter .....                       | do   | do | 4        | 96   |
| "Advance," Flesherton .....                 | do   | do | 5        | 18   |
| "Free Press," Forest .....                  | do   | do | 4        | 48   |
| "Oxford Tribune," Ingersoll .....           | do   | do | 4        | 30   |
| "News," Kingston .....                      | do   | do | 12       | 40   |
| "Post," Leamington .....                    | do   | do | 4        | 48   |
| "Catholic Record," London .....             | do   | do | 14       | 40   |
| "Free Press," London .....                  | do   | do | 12       | 72   |
| "Advertiser," L'Orignal .....               | do   | do | 20       | 88   |
| "N. H. Review," Madoc .....                 | do   | do | 6        | 88   |
| "Advocate," Mitchell .....                  | do   | do | 10       | 24   |
| "Courier," Morrisburg .....                 | do   | do | 13       | 66   |
| "Canadian Militia Gazette," Ottawa .....    | do   | do | 15       | 30   |
| "Canadian Health Journal," Ottawa .....     | do   | do | 17       | 20   |
| "Canadian Mining Review," Ottawa .....      | do   | do | 11       | 00   |
| "Citizen," Ottawa .....                     | do   | do | 27       | 04   |
| "Evening Journal," Ottawa .....             | do   | do | 27       | 30   |
| "Every Saturday," Ottawa .....              | do   | do | 20       | 16   |
| "Investigator," Ottawa .....                | do   | do | 18       | 20   |
| "La Vallée de l'Ottawa,"<br>Ottawa .....    | do   | do | 7        | 80   |
| "Le Canada," Ottawa .....                   | do   | do | 30       | 42   |
| "Man," do .....                             | do   | do | 5        | 60   |
| "Gazette," Parkhill .....                   | do   | do | 4        | 32   |
| "Standard," Pembroke .....                  | do   | do | 25       | 92   |
| "Expositor," Perth .....                    | do   | do | 5        | 60   |
| "Review," Peterboro' .....                  | do   | do | 14       | 40   |
| "Times," do .....                           | do   | do | 10       | 80   |
| "Gazette," Picton .....                     | do   | do | 9        | 12   |
| "Messenger," Prescott .....                 | do   | do | 19       | 52   |
| "Journal," Ste-Marie .....                  | do   | do | 4        | 80   |
| "Times," Saint-Thomas .....                 | do   | do | 7        | 20   |
| "Free Press," Shelburne .....               | do   | do | 6        | 08   |
| "News-Argus," Stirling .....                | do   | do | 4        | 80   |
| "Dispatch," Strathroy .....                 | do   | do | 4        | 64   |
| "Mail," Toronto .....                       | do   | do | 24       | 30   |
| "Herald," Walkerton .....                   | do   | do | 4        | 90   |
| "Guide Advocate," Watford .....             | do   | do | 4        | 16   |
| "Essex Review," Windsor .....               | do   | do | 4        | 32   |
| "Advance," Wingham .....                    | do   | do | 3        | 00   |
| "Standard," Woodstock .....                 | do   | do | 4        | 96   |
| "Times," do .....                           | do   | do | 4        | 32   |
| Total.....                                  |  |    | \$30,053 | 19   |

H. A. WICKSTEAD,  
Comptable.

A. W. McLELLAN,  
Maître général des postes.



## PROVINCE DE QUÉBEC.

(H, DANS LE TAT N<sup>o</sup> 3, B.)

DÉTAILS des sommes payées par le ministère des postes, pour papeterie, impressions et annonces, dans Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Détails.  | Montant.    |
|---|---|-------------|
|   |   | \$ cts.     |
| Imprimeur de la reine et bureau de la papeterie       | Impressions et papeterie pour le minist. des postes, dans Québec. | 9,412 28    |
| "Courier," Liverpool ...                              | Ann. de soum. pour le transp. des malles, Canada et Royaume-Uni.  | 62 06       |
| "Times," London .....                                 | do do do  | 88 70       |
| "Gazette," Montréal .....                             | do do do  | 62 13       |
| "La Minerve," Montréal.                               | do do do  | 65 07       |
| "Morning Chronicle," Québec .....                     | do do do  | 66 72       |
| Arthabaskaville .....                                 | Annonces de tableaux des heures, avis du bureau de poste, etc...  | 6 08        |
| Aylmer .....  | do do do  | 75 00       |
| Bryson .....  | do do do  | 12 50       |
| Hull .....  | do do do  | 137 50      |
| Malbaie .....   | do do do  | 8 00        |
| Montréal .....  | do do do  | 385 76      |
| Québec .....  | do do do  | 386 52      |
| Sherbrooke .....                                      | do do do  | 13 60       |
| Sorel .....   | do do do  | 60 00       |
| Three Rivers .....                                    | do do do  | 45 00       |
| "L'Union des Cantons de L'Est," Arthabaskaville ..... | Annonces de soumissions pour le transport des malles, etc.....    | 6 40        |
| "Times," Aylmer .....                                 | do do   | 30 98       |
| "Réveil du Saguenay," Chicoutimi .....                | do do   | 7 52        |
| "La Vallée d'Ottawa," Hull .....                      | do do   | 38 74       |
| "Weekly Despatch" Hull .....                          | do do   | 50 34       |
| "Le Quotidien," Lévis .....                           | do do   | 7 20        |
| "Canadian Militia Gazette," Ottawa .....              | do do   | 7 80        |
| "Budget," Québec .....                                | do do   | 19 40       |
| "Le Canadien," do .....                               | do do   | 16 20       |
| "Le Courrier," do .....                               | do do   | 19 00       |
| "Le Cultivateur," do .....                            | do do   | 16 20       |
| "Daily Telegraph," do .....                           | do do   | 19 00       |
| "Le Journal," do .....                                | do do   | 18 20       |
| "L'Événement," do .....                               | do do   | 16 20       |
| "Morning Chronicle," do .....                         | do do   | 17 00       |
| "Le Nouvelliste" do .....                             | do do   | 17 00       |
|   | Total .....   | \$11,194 10 |

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

## PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

(H, DANS L'ÉTAT N° 3, C.)

DÉTAILS des sommes payées par le ministère des postes, pour papeterie, impressions et annonces, dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.   | Détails.   | Montant.            |
|--|--|---------------------|
| Imprimeur de la reine et bureau de la papeterie. | Impressions et papeterie pour le ministère des postes, dans la Nouvelle-Ecosse | \$ cts.<br>3,134 33 |
| "Herald," Glasgow.....                           | An. de soum. pour le transp. des malles, Canada et Royaume-Uni.                | 35 28               |
| "Evening Mail," Halifax                          | do do do   | 10 80               |
| "Morning Herald," do                             | do do do   | 58 05               |
| W. Gossip.....                                   | Encre et mucilage pour le bureau de l'inspecteur, Halifax                      | 9 80                |
| do   | do bureau de poste, Halifax  | 30 20               |
| G. et T. Phillips                                | Papeterie pour le bureau de poste, Halifax                                     | 1 75                |
| Halifax  | Annonces de tableaux des heures, avis du bureau de poste, etc.                 | 167 00              |
| Yarmouth   | do do do   | 25 00               |
| "Spectator," Annapolis.                          | Annonces de soumissions pour le transport des malles, etc.                     | 15 75               |
| "Gasket," Antigonishe.                           | do do  | 4 16                |
| "Monitor," Bridgetown.                           | do do  | 31 68               |
| "Courier," Digby.....                            | do do  | 52 80               |
| "Critic," Halifax.                               | do do  | 61 80               |
| "Evening Mail," do                               | do do  | 171 60              |
| "Morning Herald," do                             | do do  | 171 60              |
| "Presbyterian Witness," do                       | do do  | 87 36               |
| "Western Chronicle," Kentville                   | do do  | 32 80               |
| "Herald," North Sydney                           | do do  | 83 52               |
| "Colonial Standard," Pictou                      | do do  | 48 96               |
| "Trades Journal," Stelarton                      | do do  | 40 32               |
| "Advocate," Sydney...                            | do do  | 96 00               |
| "Sun," Truro                                     | do do  | 24 32               |
| "Clairion," Windsor                              | do do  | 44 96               |
| "Journal," do                                    | do do  | 44 64               |
| "Tribune," do                                    | do do  | 31 04               |
| "News," Yarmouth                                 | do do  | 113 44              |
| "Times," do                                      | do do  | 141 80              |
|  | Total.....   | \$4,770 76          |

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

## PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

(H, DANS L'ÉTAT N° 3, D.)

DÉTAILS des sommes payées par le ministère des postes, pour papeterie, impressions et annonces, dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.   | Détails.  | Montant.            |
|--|---|---------------------|
| Imprimeur de la reine et bureau de la papeterie. | Impressions et papeterie, pour le ministère des postes, dans le Nouveau-Brunswick | \$ cts.<br>2,845 00 |
| "Times," London .....                            | Annonces de soumissions pour le transport des malles, Canada et le Royaume-Uni    | 26 83               |
| "Sun," St-Jean .....                             | do do do  | 8 40                |
| "Sun," Publishing Co. ....                       | Impression de tableaux des heures, pour l'I. B. P., Saint-Jean                    | 805 10              |
| J. et A. McMillan .....                          | Encre et papeterie, pour le bureau de l'inspecteur, Saint-Jean                    | 1 93                |
| Barnes et Cie .....                              | Encre, pour le bureau de l'inspecteur, Saint-Jean                                 | 15 00               |
| do .....   | do bureau de poste do   | 16 50               |
| Bathurst .....                                   | Annonces de tableaux des heures, avis du bureau de poste, etc.                    | 12 26               |
| Fredericton .....                                | do do do  | 47 00               |
| Saint-Jean .....                                 | do do do  | 147 60              |
| "Le Courrier," Bathurst                          | Annonces de soumissions pour le transport des malles, etc.                        | 28 80               |
| "Capital," Fredericton ..                        | do do   | 82 20               |
| "Maritime Farmer," Fredericton .....             | do do   | 105 80              |
| "Reporter," Fredericton ..                       | do do   | 105 60              |
| "Temperance Journal," Fredericton .....          | do do   | 65 90               |
| "Observer," Harvey .....                         | do do   | 57 00               |
| "Times," Moncton .....                           | do do   | 75 50               |
| "Union Advocate," Newcastle .. .....             | do do   | 61 12               |
| "Messenger and Visitor," St-Jean .....           | do do   | 37 96               |
| "Religious Intelligencer," St-Jean .....         | do do   | 19 20               |
| "Sun," St-Jean .....                             | do do   | 69 45               |
| "Trade Reporter," do                             | do do   | 8 50                |
| "St. Croix Courier," St-Stephen .....            | do do   | 34 00               |
| "Chignecto Post," Sackville .....                | do do   | 89 95               |
| "Le Moniteur Acadien," Shediac .....             | do do   | 62 56               |
| "Press," Woodstock .....                         | do do   | 82 24               |
|  | Total .....   | \$4,911 40          |

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

## PROVINCE DU MANITOBA, Etc.

(H, DANS L'ÉTAT N° 3, G.)

DÉTAILS des sommes payées par le ministère des postes, pour papeterie, impressions et annonces, dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.   | Détails.  | Montant.    |
|--|---|-------------|
| Imprimeur de la reine et bureau de la papeterie. | Impressions et papeterie, pour le ministère des postes, dans le Manitoba, etc.      | \$ 3,185 46 |
| "Herald," Glasgow.....                           | Annonces de soumissions pour le transport des malles, Canada et le Royaume-Uni..... | 16 30       |
| "Manitoba," Winnipeg                             | Impressions d'étiquettes, etc., pour l'I.B.P., Winnipeg.....                        | 23 20       |
| A. Taylor.....                                   | Encre, pour le bureau de l'inspecteur do.....                                       | 7 75        |
| do.....  | Encre et mucilage, etc, bureau de poste do.....                                     | 30 50       |
| Battleford.....                                  | Annonces de tableaux des heures, avis du bureau de poste, etc... do.....            | 5 00        |
| Brandon.....                                     | do do.....  | 12 50       |
| Calgary.....                                     | do do do.....   | 18 20       |
| Fort Qu'Appelle.....                             | do do do.....   | 5 00        |
| Regina.....                                      | do do do.....   | 5 98        |
| Winnipeg.....                                    | do do do.....   | 238 50      |
| "Herald," Battleford....                         | Annonces de soumissions pour le transport des malles, etc.....                      | 15 80       |
| "Observer," Birtle.....                          | do do.....  | 32 50       |
| "Mail," Brandon.....                             | do do.....  | 49 00       |
| "Times," do.....                                 | do do.....  | 18 00       |
| "International," Emerson                         | do do.....  | 41 20       |
| "Vidette," Fort Qu'Appelle.....                  | do do.....  | 32 40       |
| "Gazette," Macleod.....                          | do do.....  | 15 12       |
| "Tribune," Minnedosa....                         | do do.....  | 54 00       |
| "Courier," Moosomin.....                         | do do.....  | 53 76       |
| "Manitoba News," Morden                          | do do.....  | 21 00       |
| "Register," Neepawa....                          | do do.....  | 16 60       |
| "Tribune-Review," Portage la Prairie.....        | do do.....  | 57 20       |
| "Progress," Qu'Appelle                           | do do.....  | 43 80       |
| "Leader," Regina.....                            | do do.....  | 45 24       |
| "La Manitoba," St-Boniface.....                  | do do.....  | 136 76      |
| "Record," Selkirk.....                           | do do.....  | 7 70        |
| "Emigrant," Winnipeg.                            | do do.....  | 141 60      |
| "Manitoba," do.....                              | do do.....  | 268 87      |
| "North-West Review," Winnipeg.....               | do do.....  | 135 72      |
| "North-West Farmer," Winnipeg.....               | do do.....  | 117 90      |
| "Siftings," Winnipeg...                          | do do.....  | 129 21      |
| "Sun," do.....                                   | do do.....  | 60 80       |
|  | Total.....  | \$5,042 57  |

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

## PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

(H, DANS L'ÉTAT N° 3, F.)

DÉTAILS des sommes payées par le ministère des postes pour papeterie, impressions et annonces, dans la Colombie-Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.   | Détails.   | Montant.   |
|--|--|------------|
|  |  | \$ cts.    |
| Imprimeur de la reine et bureau de la papeterie. | Impressions et papeterie, pour le ministère des postes, dans la Colombie-Britannique ..... | 764 22     |
| "Herald," Glasgow.....                           | Annonces de soumissions pour le transport des malles, Canada et Royaume-Uni .....          | 13 11      |
| T. N. Hibben et Cie .....                        | Encre et mucilage pour le bureau de l'inspecteur, Victoria.....                            | 9 00       |
| Cie de papeterie et d'impressions de la Col.-B.  | Encre pour le bureau de poste, New-Westminster.....  | 2 12       |
| T. R. Pearson et Cie .....                       | do do .....  | 1 00       |
| T. N. Hibben et Cie.....                         | Encre et papeterie pour le bureau de poste, Victoria.....                                  | 54 60      |
| Victoria .....                                   | Annonces de tableaux des heures, avis du bureau de poste, etc.                             | 237 80     |
| "Inland Sentinel," Kamloops.....                 | Annonces de soumissions pour le transport des malles, etc.....                             | 11 84      |
| "British Columbian," New Westminster .....       | do do .....  | 14 52      |
| "Mainland Guardian," New Westminster. ....       | do do .....  | 15 20      |
| "British Colonist," Victoria.....                | do do .....  | 15 80      |
| "Evening Post," Victoria                         | do do .....  | 15 20      |
| "Standard," do                                   | do do .....  | 14 60      |
| "Times," do                                      | do do .....  | 15 80      |
|  | Total .....  | \$1,184 81 |

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*

A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

(H, DANS L'ÉTAT N° 3, G.)

DÉTAILS des sommes payées par le ministère des postes, pour papeterie, impressions et annonces, dans l'île du Prince-Édouard, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.   | Détails.  | Montant. |
|--|---|----------|
|  |   | \$ cts.  |
| Imprimeur de la reine et bureau de la papeterie. | Impressions et papeterie, pour le ministère des postes, dans l'île du Prince-Édouard..... | 445 46   |
| "Herald," Glasgow .....                          | Annonces de soumissions pour le transport des malles, Canada et Royaume-Uni .....         | 13 00    |
| T. L. Chappelle .....                            | Encre pour le bureau de poste, Charlottetown .....  | 16 20    |
| Charlottetown .....                              | Annonces de tableaux des heures, avis du bureau de poste, etc..                           | 96 00    |
| "Examiner," Charlotte-town .....                 | Annonces de soumissions pour transport de la malle, etc.....                              | 2 00     |
| "Herald," Charlottetown                          | do do .....   | 3 15     |
| "Journal," Summerside.                           | do do .....   | 3 60     |
|  | Total .....   | \$579 41 |

A. W. McLELAN,

*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable*

## PROVINCE DE L'ONTARIO.

(I, DANS L'ÉTAT N° 3, A.)

DÉTAILS des sommes payées par le ministère des postes pour combustible, éclairage et eau, en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.                      | Détails.  | Montant. |      |
|---------------------------|---|----------|------|
|                           |   | \$       | cts. |
| Cie du gaz de Barrie..... | Gaz pour le bureau de l'insp., Barrie (3 mois jusq. 30 juin 1886).  | 1        | 00   |
| do Belleville.            | Gaz pour le bur. de poste, Belleville, (3 mois jusq. 30 juin 1886). | 50       | 40   |
|                           | Total .....   | \$51     | 40   |

A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*

## PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

(I, DANS L'ÉTAT N° 3, D.)

DÉTAILS des sommes payées par le ministère des postes pour combustible, éclairage et eau, dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.                    | Détails.   | Montant. |      |
|-------------------------|--|----------|------|
|                         |  | \$       | cts. |
| Cie du gaz de Moncton.. | Gaz pour le bureau de poste, Moncton (7 mois jusq. 31 mai 1886)    | 125      | 15   |
| Aqueduc de Moncton..... | Eau pour le bureau de poste, Moncton, (8 mois jusq. 30 juin 1886). | 33       | 33   |
|                         | Total .....  | \$158    | 48   |

A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*

---



---

 PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.
 

---

(I, DANS L'ÉTAT N° 3, F.)

DÉTAILS des sommes payées par le ministère des postes pour combustible, éclairage et eau, dans la Colombie-Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.             | Détails.  | Montant.         |
|------------------|---|------------------|
| C. G. Major..... | Pétrole et chandelles pour le bur. de poste, New Westminster... | \$ cts.<br>27 00 |
|                  | Total.....  | \$27 00          |

A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*



## PROVINCE DE L'ONTARIO.

(K, DANS L'ÉTAT N° 3, A.)

DÉTAILS des divers déboursés du ministère des postes, dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Détails.   | Montant. |
|---|--|----------|
|   |  | \$ cts.  |
| D. Spry, I. B. P.....                           | Faux frais, inspecteur des postes, Barrie.....   | 63 75    |
| G. E. Griffin, I. B. P.....                     | do do Kingston.....  | 28 25    |
| R. W. Barker, I. B. P.....                      | do do London.....  | 50 25    |
| T. P. French, I. B. P.....                      | do do Ottawa.....  | 241 25   |
| M. Sweetnam, I. B. P.....                       | do do Toronto.....   | 165 47   |
| J. H. Mescham, M. P.....                        | do maître de poste, Belleville.....  | 195 50   |
| A. D. Clement, M. P.....                        | do do Brantford.....   | 15 00    |
| H. N. Case, M. P.....                           | do do Hamilton.....  | 62 58    |
| J. Shannon, M. P.....                           | do do Kingston.....  | 45 97    |
| R. J. C. Dawson, M. P.....                      | do do London.....  | 65 62    |
| J. A. Gouin, M. P.....                          | do do Ottawa.....  | 603 15   |
| T. C. Patteson, M. P.....                       | do do Toronto.....   | 445 90   |
| A. Wigle, M. P.....                             | do do Windsor.....   | 40 63    |
| Cie du télégrap. G. C. P.....                   | Télégrammes à et de l'inspecteur en chef, Ottawa.....  | 11 79    |
| Cie du télégrap. G. N.-O.....                   | do do  | 40 70    |
| do do   | de l'inspec. des bureaux de poste, Barrie.....   | 48 18    |
| do do   | do Kingston.....   | 53 70    |
| do do   | do London.....   | 34 66    |
| Cie du télégrap. M. du C.....                   | do do Ottawa.....  | 1 91     |
| Cie du télégrap. C. C. P.....                   | do do do.....  | 21 02    |
| Cie du télégrap. G. N.-O.....                   | do do do.....  | 60 06    |
| Cie du télégrap. C. C. P.....                   | do do Toronto.....   | 9 90     |
| Cie du télégrap. G. N.-O.....                   | do do do.....  | 93 25    |
| do do   | do maître de poste, Belleville.....  | 0 32     |
| do do   | do do Clarksburg.....  | 0 62     |
| do do   | do do Collingwood.....   | 0 28     |
| do do   | do do Hamilton.....  | 11 78    |
| do do   | do do Kingston.....  | 1 18     |
| do do   | do do London.....  | 4 95     |
| Cie du télégrap. C. C. P.....                   | do do do Ottawa.....   | 0 50     |
| Cie du télégrap. G. N.-O.....                   | do do do do.....   | 22 26    |
| do do   | do do Toronto.....   | 95 86    |
| Cie de téléphone Bell.....                      | Messages par téléphone, inspecteur des postes, Barrie.....   | 4 00     |
| do do   | do do Kingston.....  | 0 25     |
| do do   | do do London.....  | 0 45     |
| do do   | do do Toronto.....   | 1 85     |
| Caisse d'épargne des P.....                     | Commissions aux maîtres de poste sur transactions de caisses d'épargnes (9 mois, jusqu'au 31 déc. 1886).....   | 8,013 31 |
| Ministère des postes, Etats-Unis.....           | Taux de transmission sur matières postales passant par les Etats-Unis, pour d'autres pays (3 mois, jusqu'au 31 mars 1886).....                         | 3,092 30 |
| Ministère des postes, Terre-Neuve.....          | Balance des frais de transmission sur matières postales passant entre le Canada et Terre-Neuve, depuis le 1er janvier 1885, jusqu'au 31 déc. 1886..... | 1,252 13 |
| Directeur du Bureau de poste International..... | Proport. des dépenses de l'Union Postale (12 mois jus. 31 déc. '86).....   | 223 61   |
| C. C. Ford.....                                 | Timbres-poste retirés et détruits.....   | 927 28   |
| W. Weld.....                                    | do do.....   | 78 65    |
| J. C. Drumgoole.....                            | do do.....   | 65 88    |
| E. Falconer.....                                | do do.....   | 30 40    |
| A. Marling.....                                 | do do.....   | 17 27    |
| A. Frank.....                                   | do do.....   | 16 89    |
| Clougher Frères.....                            | do do.....   | 14 18    |
| W. Cornwell.....                                | do do.....   | 9 08     |
| Commissaire des douanes.....                    | do do.....   | 8 74     |
| J. C. Gibson.....                               | do do.....   | 8 53     |

## (K, DANS L'ÉTAT N° 3, A.)—Détails des divers déboursés du ministère des postes dans l'Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.                                   | Détails.  | Montant. |
|--|---|----------|
|  |   | \$ cts.  |
| J. S. Dignan .....                     | Timbres-poste retirés et détruits .....   | 7 42     |
| Hill et Weir .....                     | do do .....   | 7 41     |
| J. A. Whipple .....                    | do do .....   | 7 21     |
| Rural Home, Philadel-<br>phia .....    | do do .....   | 6 43     |
| L. J. Beemer et Cie .....              | do do .....   | 4 79     |
| J. R. Adamson .....                    | do do .....   | 4 23     |
| J. F. Lee .....                        | do do .....   | 4 07     |
| J. Osborne .....                       | do do .....   | 3 22     |
| McLaughlin et Moore .....              | do do .....   | 2 28     |
| W. Green .....                         | do do .....   | 2 26     |
| F. J. Gosting .....                    | do do .....   | 2 11     |
| R. Raw et Cie .....                    | do do .....   | 1 96     |
| G. McHardy .....                       | do do .....   | 1 92     |
| McBurney et Laycock .....              | do do .....   | 1 85     |
| Edison Lamp Co .....                   | do do .....   | 1 61     |
| W. Maclean .....                       | do do .....   | 1 19     |
| D. Moore et Cie .....                  | do do .....   | 0 99     |
| Producers Oil Refining<br>Co .....     | do do .....   | 0 82     |
| J. J. Land .....                       | do do .....   | 0 60     |
| J. E. P. Aldous .....                  | do do .....   | 0 52     |
| R. Wilson .....                        | do do .....   | 0 29     |
| A. Boyce .....                         | do do .....   | 0 19     |
| Cie de téléphone Bell .....            | Loyer du téléphone au bureau de l'inspecteur, Barrie (12 mois<br>jusqu'au 31 août 1887) .....   | 25 00    |
| do .....                               | Loyer du téléphone au bureau de l'inspecteur, Kingston (12 mois<br>jusqu'au 30 juin 1887) ..... | 35 00    |
| do .....                               | Loyer du téléphone au bureau de l'inspecteur, London (12 mois<br>jusqu'au 30 sept. 1887) .....  | 55 00    |
| do .....                               | Loyer du téléphone au bureau de l'inspecteur, Toronto (12 mois<br>jusqu'au 30 sept. 1887) ..... | 50 00    |
| do .....                               | Loyer du téléphone au bureau de poste, Kingston (5½ mois jus-<br>qu'au 31 juillet 1887) .....   | 15 56    |
| do .....                               | Loyer du téléphone au bureau de poste, London (12 mois jus-<br>qu'au 31 octobre 1887) .....     | 60 00    |
| do .....                               | Loyer du téléphone au bureau de poste, Toronto (12 mois jus-<br>qu'au 31 août 1887) .....       | 50 00    |
| Banque Canadienne de<br>Commerce ..... | Rembours. de frais de port, payés pour serv. de mandats-poste .....                             | 112 70   |
| Banque des Marchands .....             | do do .....   | 121 68   |
| Banque Standard .....                  | do do .....   | 13 75    |
| Cie d'imp. canadienne .....            | Rembours. de frais de port, chargés par erreur sur journaux<br>adressés aux Etats-Unis .....    | 7 19     |
| "Observer," Sarnia .....               | do do .....   | 8 44     |
| Cie des ch. urb. London .....          | Billets de chars urbains fournis aux facteurs, London .....                                     | 80 00    |
| do Ottawa .....                        | do do Ottawa .....  | 40 00    |
| do Toronto .....                       | Service du facteur par chars urbains, Toronto .....   | 2,400 00 |
| J. Hendry .....                        | Louage de voiture pour les facteurs le Jour de Noël, Toronto .....                              | 17 50    |
| W. Foster .....                        | Billets de passage d'eau pour les facteurs, Toronto .....                                       | 9 55     |
| J. A. Macdonell .....                  | Dépenses judiciaires concernant le loyer du B. P., Oshawa .....                                 | 5 50     |
| do .....                               | Services judiciaires <i>in re</i> Jenks, ex-maître de poste. Spry .....                         | 14 99    |
| W. Greer .....                         | Services de police se rattachant au paiement frauduleux d'un<br>mandat-poste à Orillia .....    | 7 40     |
| M. Cain .....                          | Dépenses relatives au vol du bureau de poste à Newmarket .....                                  | 5 20     |
| W. S. Orr .....                        | Honor. de constable <i>in re</i> La Reine vs Sayles, au B. P., Bal Harbour .....                | 5 10     |
| Cie de lithogra. Burland .....         | Photo-gravure de formules de mandats-poste .....  | 1,966 50 |
| Mortimer et Cie .....                  | Lithographier l'écusson fédéral pour le Guide Postal .....                                      | 58 83    |
| Eyre et Spottiswoode .....             | Listes des mandats-poste anglais .....  | 75 60    |
| G. Cox .....                           | Lithogr. des en-têtes de lettres pour la caisse d'éparg. des postes .....                       | 47 00    |
| J. Hendry .....                        | Transport d'effets imposables entre le bureau de poste et la<br>douane, Toronto .....           | 131 75   |

(K, DANS L'ÉTAT N° 3, A.)—Détails des divers déboursés du ministère des postes, en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.                           | Détails.  | Montant. |      |
|--------------------------------|---|----------|------|
|                                |   | \$       | cts. |
| H. Duggan .....                | Livrer les malles de nuit aux résidences du maître général des postes et du sous-maître général des postes.....     | 72       | 00   |
| A. G. McWhinney .....          | Dépenses relatives au bureau de poste, édifice de l'Exposition, London, Ont.....                                    | 10       | 00   |
| G. B. Sweetnam .....           | Dépenses relatives au bureau de poste, édifice de l'Exposition, Toronto.....  | 3        | 30   |
| E. Brown .....                 | Remboursem. d'argent trouvé dans une lettre de rebut et réclamé.....  | 30       | 00   |
| J. Walsh .....                 | Timbres-poste employés pour payer le port des lettres de rebut insuffisamment affranchies pour les États-Unis ..... | 40       | 00   |
| J. Moerschfelder .....         | Dépenses, instruct. aux maîtres de poste des succursales, Toronto.....  | 3        | 00   |
| Firmin, Didot et Cie.....      | Guide Postal français .....   | 4        | 81   |
| H. Ouimet.....                 | Mettre et enlever les châssis-doubles, L. B. P., Ottawa.....  | 17       | 00   |
| T. Pells .....                 | Enlèvement de la neige de la toiture du bureau de poste, Toronto.....   | 38       | 20   |
| J. Edwards, M.P.....           | Payé pour la levée des bûtes aux lettres, Barrie.....   | 300      | 00   |
| A. D. Clement, M.P.....        | do do Brantford.....  | 313      | 00   |
| S. Barfoot, M.P.....           | do do Chatham.....  | 402      | 25   |
| W. Sykes, M.P.....             | do do Cobourg.....  | 193      | 92   |
| W. A. Hamilton, M.P.....       | do do Collingwood.....  | 200      | 00   |
| G. McDonnell, M.P.....         | do do Cornwall.....   | 469      | 50   |
| J. Gibson, M.P.....            | do do Ingersoll.....  | 164      | 00   |
| G. Bogart, M.P.....            | do do Napanee.....  | 75       | 00   |
| G. Stanton, M.P.....           | do do Paris.....  | 95       | 00   |
| H. C. Rogers, M.P.....         | do do Peterboro'.....   | 199      | 95   |
| T. Shannon, M.P.....           | do do Picton.....   | 78       | 25   |
| J. Dowsley, M.P.....           | do do Prescott.....   | 144      | 00   |
| R. Lawrie, M.P.....            | do do Sainte-Catherine.....   | 313      | 00   |
| T. E. Ermatinger, M.P.....     | do do Saint-Thomas.....   | 165      | 00   |
| J. P. Dawson, M.P.....         | do do Sarnia.....   | 50       | 00   |
| W. Blair, M.P.....             | do do Stratford.....  | 390      | 00   |
| H. McColl, M.P.....            | do do Strathroy.....  | 50       | 00   |
| A. Wigg, M.P.....              | do do Windsor.....  | 300      | 00   |
| A. McOleneghan, M.P.....       | do do Woodstock.....  | 230      | 00   |
| W. G. McKenna .....            | Services comme journalier, bur. de l'inspect., London.....  | 391      | 25   |
| J. Strous .....                | do bureau de poste, Hamilton.....   | 60       | 00   |
| J. Morrissey .....             | do do Kingston.....   | 365      | 00   |
| J. R. Barréll .....            | do do London.....   | 456      | 25   |
| M. Macdonald.....              | do do Ottawa.....   | 365      | 00   |
| W. H. Farrell.....             | do do do.....   | 257      | 00   |
| W. Potter.....                 | do do do.....   | 39       | 00   |
| W. Benson .....                | do do Toronto.....  | 391      | 25   |
| F. Smith.....                  | do do do.....   | 390      | 00   |
| R. Elliott.....                | do do do.....   | 391      | 25   |
| H. L. Bell.....                | do do do.....   | 185      | 00   |
| F. Richards .....              | do do do.....   | 20       | 00   |
| T. Guinevan .....              | do do Windsor.....  | 200      | 00   |
| E. Hart.....                   | Services comme gardien de nuit, bureau de poste, London.....  | 39       | 00   |
| A. Kelly.....                  | do do Ottawa.....   | 547      | 50   |
| F. C. Draper.....              | Payé do do Toronto.....   | 54       | 16   |
| H. J. Grassett.....            | do do do.....   | 75       | 84   |
| Cie du ch. de fer G.-T.....    | Payé au chargeur de la malle à la gare Union, Toronto.....  | 201      | 00   |
| Mtre de poste, Belleville..... | Remboursement d'argent déposé pour clefs de boîtes et tiroirs.....  | 33       | 57   |
| do Hamilton.....               | do do do.....   | 9        | 00   |
| do Kingston.....               | do do do.....   | 20       | 00   |
| do London.....                 | do do do.....   | 23       | 00   |
| do Ottawa.....                 | do do do.....   | 15       | 00   |
| do Toronto.....                | do do do.....   | 69       | 00   |
| do Windsor.....                | do do do.....   | 24       | 50   |
| W. Greaves.....                | Frais de déménagement de Toronto à Ottawa.....  | 81       | 86   |
| Cie du ch. de fer G.-T.....    | Loyer d'une chambre pour la malle à la gare Union, Toronto (1 an au 31 décembre 1886).....                          | 50       | 00   |
| Diverses personnes.....        | Gratificat. p. soin des malles de nuit aux princip. gares de ch. de f.....  | 65       | 00   |
| Total.....                     |   | \$30,961 | 31   |

H. A. WICKSTED, *Comptable.*

A. W. McLELAN, *Maître général des postes.*

## PROVINCE DE QUÉBEC.

(K, DANS L'ÉTAT N° 3, B.)

DÉTAILS des divers déboursés du ministère des postes, dans Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Détails.  | Montant. |
|---|---|----------|
|   |   | \$ cts.  |
| E. F. King, I.B.P. ....                             | Faux frais, inspecteur des bureaux de poste, Montréal .....   | 61 74    |
| G. A. Bourgeois, I.B.P.<br>interimaire, Québec....  | do do Québec .....  | 198 63   |
| G. A. Bourgeois, I.B.P....                          | do do Trois-Rivières. ....  | 25 75    |
| J. H. Kerr, M.P. ....                               | do do Hull .....  | 23 25    |
| G. LaMothe, M.P. ....                               | do do Montréal.....   | 847 52   |
| A. Tourangeau, M.P. ....                            | do do Québec .....  | 418 11   |
| Cie de télégraphe G.N.-O.                           | Télégrammes à et de l'inspecteur, Montréal .....  | 31 82    |
| do C.O.P. ....                                      | do do Québec .....  | 0 83     |
| do G.N.-O. ....                                     | do do .....   | 105 46   |
| do C.O.P. ....                                      | do do Trois-Rivières .....  | 2 75     |
| do G.N.-O. ....                                     | do do .....   | 14 92    |
| do C.O.P. ....                                      | do du maître de poste, Montréal.....  | 2 03     |
| do G.N.-O. ....                                     | do do do .....  | 181 72   |
| do do .....   | do do Québec.....   | 35 65    |
| Caisse d'éparg. des postes                          | Commission aux maîtres de poste sur transactions de caisse<br>d'épargne (9 mois jusqu'au 31 décembre 1886).....                                   | 1,152 58 |
| Ministère des postes des<br>Etats-Unis. ....        | Taux de transmission sur matières postales passant par les Etats-<br>Unis pour d'autres pays (3 mois jusqu'au 31 déc. 1886) .....                 | 1,184 93 |
| Ministère des postes de<br>Terreneuve .....         | Frais de transmission sur matières postales passant entre<br>Terreneuve et le Canada, depuis le 1er janvier 1885 jus-<br>qu'au 31 mars 1886 ..... | 479 81   |
| Directeur du Bureau de<br>poste International. .... | Part des dépenses de l'Union Postale (12 mois jusq. 31 déc. 1886)   | 85 69    |
| C. C. Ford. ....                                    | Timbres-poste retirés et détruits .....   | 355 33   |
| J. C. Drumgoole.....                                | do do .....   | 25 24    |
| J. H. Oakes .....                                   | do do .....   | 24 84    |
| Marcuse et Cunningham.                              | do do .....   | 9 31     |
| E. L. Furniss et Cie. ....                          | do do .....   | 3 72     |
| J. B. Picken et Cie. ....                           | do do .....   | 2 37     |
| Wade et Wade.....                                   | do do .....   | 2 18     |
| E. Coote .....                                      | do do .....   | 2 18     |
| B. Goldstein et Cie.....                            | do do .....   | 0 85     |
| R. et W. Warmingtton ...                            | do do .....   | 0 80     |
| L. Robinson .....                                   | do do .....   | 0 72     |
| "Gleaner" Huntingdon                                | do do .....   | 0 72     |
| Cie de téléphone Bell....                           | Loyer de téléphone au bureau de l'inspecteur, Québec (6 mois,<br>jusqu'au 30 juin 1887) .....   | 25 00    |
| do .....  | do au bureau et résidence de l'inspecteur, Trois-<br>Rivières (12 mois, jusqu'au 19 oct. 1887)..  | 65 00    |
| do .....  | do au bureau de poste et à la gère Bonaventure,<br>Montréal (12 mois, jusq 30 sept. 1887) ...   | 100 00   |
| do .....  | do aux maisons de réception, Montréal (6½<br>mois jusqu'au 30 juin 1887) .....  | 100 00   |
| do .....  | do au bureau de poste, Saint-Hyacinthe (6 mois,<br>jusqu'au 15 décembre 1886) .....   | 10 00    |
| Can. District Tel. Co.....                          | Loyer de boîte d'alarme au bureau de poste, Montréal (12 mois,<br>jusqu'au 31 janvier 1887) .....   | 12 00    |
| H. Abbott, jeune.....                               | Frais judiciaires <i>in re</i> Latour, ci-devant maître de poste, Lanoraie  | 300 00   |
| L. Fleury.....                                      | Services de police <i>in re</i> lettres enregist. et perdues, B.P., Québec  | 36 00    |
| A. Chauveau .....                                   | Services de constables au B.P., Québec .....  | 21 50    |
| Cie de lithograp. Burland                           | Photo-gravure de formules de mandats-poste.....   | 403 00   |
| Mortimer et Cie.....                                | Lithographier l'écusson fédéral pour le Guide Postal. ....  | 22 55    |
| Eyre et Spottiswoode.....                           | Liste des mandats-poste anglais.....  | 22 00    |

(K, DANS L'ÉTAT N° 3, B.)—Détails des divers déboursés du ministère des postes, dans Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.                                     | Détails.  | Montant.    |
|--|---|-------------|
|  |   | \$ cts.     |
| L. Barré.....                            | Enlèvement de la neige et de la glace du toit du B.P., Montréal   | 100 00      |
| do .....                                 | Laver et enlever les châssis-doubles, etc., bureau de poste, Montréal.  | 187 50      |
| R. Jacques .....                         | Enlèvement de la neige et de la glace du trottoir, B.P., Montréal   | 7 00        |
| G. Langlois .....                        | Enlèvement de la neige de la toiture, bureau de poste, Québec.  | 12 00       |
| M. Hudon .....                           | Nettoyage de la cour, etc., bureau de poste, Québec.  | 7 60        |
| J. Neilson .....                         | Fournir les rapports téléphoniques des trains de la malle au bureau de poste, Montréal (4 mois, jusqu'au 30 juin 1887). | 40 00       |
| J. H. Kerr, M.P. ....                    | Indemnité pour perte de meubles, etc., causée par l'incendie du bureau de poste, Hull                                   | 500 00      |
| M. Godin .....                           | Indemnité pour résiliation du contrat de la malle, Saint-Jean de Matha et Saint Michel des Saints                       | 75 00       |
| A. Lepage.....                           | Réclamation à compte du service de la malle et contrat en expectative à Rimouski  | 20 00       |
| B. J. Poulin .....                       | Dépenses se rapportant au bureau de poste dans le bâtiment de l'exposition, Sherbrooke                                  | 12 35       |
| G. H. Michel .....                       | Esquisse de l'intérieur du bureau de poste, Québec  | 10 00       |
| F. Pepin, L.C. ....                      | Payé aux facteurs pour billets de chars, etc., Montréal   | 5 10        |
| Cie de billets de banque du Canada ..... | Tableaux de conversion en sterling pour bur. de mandats-poste.  | 5 00        |
| Cie de téléphone Bell....                | Transfert du matériel de la ligne à la gare Bonaventure, Montréal   | 3 35        |
| F. H. O'Brien .....                      | Inspection des bur. de poste sur la rive nord du golfe St-Laurent.  | 100 00      |
| J. Everts .....                          | Allocation pour soin des malles anglaises à leur arrivée à Québec-Sud.  | 100 00      |
| L. Renois, chargeur .....                | Allocation pour perte de logements, etc., bur. de poste, Montréal   | 33 33       |
| G. A. Bourgeois, B.P. ....               | Services du messager du bureau de l'inspecteur, Trois-Rivières.   | 220 00      |
| P. Jones .....                           | Services comme journalier, bureau de poste, Montréal  | 456 25      |
| J. McLaughlin.....                       | do do do  | 456 25      |
| R. Lanning .....                         | do do do  | 456 25      |
| J. McElheron .....                       | do do do  | 456 25      |
| E. Barcelo.....                          | do do do  | 365 00      |
| T. Cunningham .....                      | do do do  | 456 25      |
| L. Quinlan .....                         | do do do moins l'am.  | 455 25      |
| J. Manning .....                         | do do do  | 456 25      |
| R. Talbot .....                          | Services comme journalier et gardien le dimanche, bureau de poste, Montréal   | 552 00      |
| A. Trudel .....                          | Services comme chauffeur et gardien de nuit, B.P., Montréal   | 456 25      |
| L. Renois .....                          | do gardien le dimanche, bureau de poste, Montréal.  | 5 25        |
| H. Lacken .....                          | do chargeur à la gare du ch. de fer C. du P., Montréal  | 456 25      |
| Maître de poste, Montréal                | Remise des dépôts faits pour clefs de boîtes et tiroirs   | 111 00      |
| do Québec                                | do do do  | 15 00       |
| do Pointe Saint-Charles                  | Surintendance des facteurs de cette division  | 200 00      |
|  | Total .....   | \$13,198 23 |

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

## PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

(K, DANS L'ÉTAT N° 3, C.)

DÉTAILS des divers déboursés du ministère des postes, dans la Nouvelle-Écosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Détails.   | Montant. |      |
|---|--|----------|------|
|   |  | \$       | cts. |
| C. J. Macdonald, I. B. P.                           | Faux frais, inspecteur des bureaux de poste, Halifax .....   | 232      | 51   |
| H. W. Blackadar, M. P.                              | do maître de poste do .....  | 258      | 10   |
| Cie de télégraphe Union<br>de l'Ouest .....         | Télégrammes à et de l'inspecteur des bureaux de poste, Halifax .....   | 277      | 10   |
| do do .....   | do do du maître de poste do .....  | 25       | 99   |
| Caisse d'épargnes des P.                            | Commission aux maîtres de poste sur transactions de caisses<br>d'épargnes (9 mois, jusqu'au 31 décembre 1886) .....                              | 191      | 00   |
| Ministère des postes des<br>États-Unis .....        | Taux de transmission sur matières postales passant par les États-<br>Unis, pour d'autres pays (3 mois, jusqu'au 31 mars 1886)....                | 422      | 45   |
| Directeur du Bureau de<br>poste International ..... | Part des dépenses de l'Union postale (une année, jusqu'au 31<br>décembre 1886).....  | 30       | 55   |
| Ministère des postes de<br>Terreneuve .....         | Taux de transmission sur matières postales passant entre Terre-<br>neuve et le Canada, depuis le 1er janvier 1885 jusqu'au 31<br>mars 1886 ..... | 171      | 06   |
| Département du contrôle                             | Frais de port officiel de l'armée et de la marine, payés au gouver-<br>nement fédéral et remboursés .....  | 46       | 05   |
| C. C. Ford .....                                    | Timbres-poste rachetés et détruits .....   | 126      | 67   |
| J. C. Drumgoole.....                                | do do .....  | 9        | 00   |
| Cie de téléphone Bell.....                          | Loyer de téléphone au bureau de l'inspecteur, Halifax (un an,<br>jusqu'au 30 septembre 1887) .....   | 40       | 00   |
| do .....  | Loyer de téléphone au bureau de poste, Halifax (un an, jusqu'au<br>30 avril 1887) .....  | 40       | 00   |
| Wade et Wade.....                                   | Frais judiciaires <i>in re</i> maître de poste défalcaire, Shelburne ...   | 11       | 00   |
| W. Graham .....                                     | do La Reine vs. cautions du ci-dev. M. P., Port-Hood .....   | 7        | 65   |
| do .....  | do <i>in re</i> irrégularités au B. P., Debert Station .....   | 5        | 00   |
| N. Power .....                                      | Services de police secrète se rattachant au vol du bureau de<br>poste, Annapolis .....   | 28       | 50   |
| Cie delithograp. Burland                            | Photo-gravure des formules de mandats-poste .....  | 609      | 00   |
| Mortimer et Cie .....                               | Lithographier l'écusson fédéral pour le Guide Postal .....   | 8        | 04   |
| Eyre et Spottiswoode ...                            | Listes des mandats-poste britanniques .....  | 19       | 70   |
| T. M. Power.....                                    | Billets de diligence pour les facteurs, bureau de poste d'Halifax ..   | 8        | 00   |
| T. E. Davison .....                                 | Dépenses lorsqu'il était en charge du bureau de poste, Digby .....   | 12       | 03   |
| W. Kearns .....                                     | do do Shelburne .....  | 57       | 00   |
| A. Browne .....                                     | Allocation pour soin des malles anglaises, et triage des sacs à<br>leur arrivée à Halifax .....  | 141      | 00   |
| I. R. L. McLean .....                               | Soin des malles de la riv. Bourgeois, sur la grande route postale ..   | 20       | 00   |
| Maître de poste, Digby ...                          | Timbres-poste détruits par le feu lors de l'incendie du bureau de<br>poste, en avril 1883 .....  | 194      | 78   |
| do Amherst  | Soin des malles de l'île du P.-E., à Amherst, saison de 1885-86....  | 50       | 00   |
| A. J. Hood, M. P.....                               | Payé pour la levée des boîtes aux lettres des rues, Yarmouth.....  | 120      | 00   |
| M. de poste, Halifax.....                           | Gratit. sur lettres transp. par navires, payée au B. B., Halifax....   | 1        | 53   |
| do Lockeport... ..                                  | do do Lockeport .....  | 5        | 50   |
| do Yarmouth .....                                   | do do Yarmouth .....   | 0        | 28   |
| do Halifax.....                                     | Remise des dépôts faits pour clefs de boîtes et tiroirs .....  | 35       | 50   |
| .....   | Part des dépenses pour le nettoyage du bureau de poste, Halifax ..   | 48       | 80   |
|   | Total .....  | \$3,253  | 84   |

A. W. McLELAN,

H. A. WICKSTEED,

Maître général des postes.

Comptable.

## PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

(K, DANS L'ÉTAT N° 3, D.)

DÉTAILS des divers déboursés du ministère des postes, dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Détails.   | Montant. |      |
|---|--|----------|------|
|   |  | \$       | cts. |
| J. Dewe, I B.P. en chef...                      | Faux frais, dans le Nouveau-Brunswick .....  | 46       | 25   |
| J. McMillan, I.B.P.....                         | do inspecteur des bureaux de poste, Saint-Jean .....   | 1        | 11   |
| S. J. King, I.B.P.....                          | do do do .....   | 88       | 85   |
| P. McPeake, M.P.....                            | do maître de poste, Frédériciton.....  | 26       | 85   |
| S. J. King, M.P.....                            | do do Saint-Jean.....  | 184      | 95   |
| E. Willis, M.P.....                             | do do do .....   | 185      | 65   |
| Cie de télégraphe, Union de l'Ouest .....       | Télégrammes à et de l'inspecteur des bureaux de poste, St-Jean.  | 126      | 25   |
| do do .....                                     | do à et du maître de poste, Frédériciton .....   | 7        | 87   |
| do do .....                                     | do do Saint-Jean .....   | 31       | 77   |
| do do .....                                     | do à et de l'inspecteur des bureaux de poste, pendant qu'il était au Nouveau-Brunswick.....  | 1        | 15   |
| Caisse d'éparg. des Postes                      | Commissions aux maîtres de poste, sur transactions de caisses d'épargnes (9 mois jusqu'au 31 décembre 1886).....                           | 189      | 59   |
| Ministère des postes des États-Unis.....        | Taux de transmission sur matières postales passant par les États-Unis pour d'autres pays, (3 mois jusqu'au 31 mars 1886).....              | 304      | 37   |
| Directeur du Bureau de poste International..... | Part des dépenses de l'Union postale (1 an, jusqu'au 31 décembre 1886) .....   | 22       | 01   |
| Ministère des postes de Terre-Neuve.....        | Frais de transmission sur matières postales passant entre Terre-Neuve et le Canada, depuis le 1er janvier 1885 ju qu'au 31 mars 1886 ..... | 123      | 24   |
| C. O. Ford .....                                | Timbres-poste rachetés et détruits .....   | 91       | 27   |
| J. C. Drumgoole .....                           | do do .....  | 6        | 48   |
| Cie de téléphone Bell.....                      | Loyer de téléphone au bureau de l'inspecteur, Saint-Jean, (1 an jusqu'au 30 septembre 1887).....   | 40       | 00   |
| do .....  | Loyer de téléphone au bureau de poste, Frédériciton, (1 an jusqu'au 30 septembre 1887) .....   | 21       | 00   |
| L. R. Harrison.....                             | Frais judiciaires, <i>in re</i> vol du bureau de poste, Portland .....   | 20       | 00   |
| do .....  | do se rattachant à la suppression de la loterie de St. Stephen .....   | 3        | 50   |
| Pinkerton's National Detective Agency .....     | Services de police se rattachant à la recherche d'un paquet enregistré venant de Chatham .....   | 39       | 05   |
| J. Ring.....                                    | Services de police se rattachant à la recherche d'un paquet enregistré venant de Chatham.....  | 20       | 00   |
| R. Rawlings.....                                | Services de police se rapportant au vol du bureau de poste de Portland .....   | 3        | 50   |
| Cie de lithograp. Burland Mortimer et Cie.....  | Photo-gravure de formules de mandats-poste.....  | 364      | 50   |
| Eyre et Spottiswoode.....                       | Lithographeur l'écusson fédéral pour le Guide Postal.....  | 5        | 79   |
| J. et A. McMillan .....                         | Listes des mandats-poste anglais.....  | 13       | 84   |
| J. C. Winslow, M.P.....                         | Cartes géographiques pour l'inspecteur en chef des bur. de poste .....   | 28       | 75   |
| S. Clark.....                                   | Pour payer le fret et dép sur le ratelier des sacs à Woodstock.  | 15       | 16   |
| N. Wheeler.....                                 | Laver et poser les doubles châsis au bureau de poste, Carleton.  | 4        | 00   |
| M. A. Macleod.....                              | Services comme journalier, bureau de poste, Frédériciton .....   | 42       | 50   |
| P. McPeake, M.P. ....                           | do do Saint-Jean.....  | 456      | 25   |
| Maître de poste, St-Jean                        | Payé pour la levée des boîtes aux lettres des rues, Frédériciton...  | 90       | 00   |
| do Frédériciton.....                            | Gratification payée sur lettres transp. par navires, B.P., St-Jean   | 24       | 19   |
| do Saint-Jean.....                              | Remise de dépôts faits pour clefs de boîtes et tiroirs .....   | 14       | 00   |
| J. F. Buchanan.....                             | do do do .....   | 17       | 00   |
|   | Solde de compte pour le transfert des malles à la jonction de Frédériciton, jusqu'au 31 mars 1887.....                                     | 75       | 00   |

(K, DANS L'ÉTAT N° 3, D)—DÉTAILS des divers déboursés du ministère des postes, dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.                     | Détails.   | Montant.   |
|--------------------------|--|------------|
|                          |  | \$ cts.    |
| W. Hagerman .....        | Gratification pour soins des malles à l'embranchement du chemin de fer de Frédéricton (1 an jusqu'au 30 septembre 1886). | 20 00      |
| T. Allen.....            | Soin et accommodation des malles de l'Île du Prince-Édouard, au cap Formentin, saisons de 1885-86 et 1886-87).....       | 250 00     |
| Diverses personnes ..... | Gratifications pour soin des malles aux principales stations et sur les convois de chemins de fer.....                   | 37 50      |
|                          | Total .....  | \$3,043 19 |

A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,  
*Comptable.*



## PROVINCE DU MANITOBA, ETC.

(K, DANS L'ÉTAT N° 3, E.)

DÉTAILS des divers déboursés du ministère des postes, au Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.   | Détails.   | Montant.. |      |
|--|--|-----------|------|
|  |  | \$        | cts. |
| W. W. McLeod, I.B.P.....                       | Faux frais, bureau de l'inspecteur, Winnipeg .....   | 17        | 15   |
| W. Hargrave, M.P.....                          | do maître de poste, Winnipeg .....   | 78        | 78   |
| Cie de télégraphe G.O.P.....                   | Télégrammes à et de l'insp. des bureaux de poste, Winnipeg ....  | 316       | 26   |
| do G.N.O.....                                  | do do do Winnipeg.....   | 87        | 62   |
| do C.C.P.....                                  | do maître de poste, Winnipeg.....  | 1         | 25   |
| Ministère des postes des États-Unis.....       | Taux de transmission sur matières postales passant par les États-Unis, pour d'autres pays (2 ans jusqu'au 31 décembre 1886)              | 308       | 31   |
| Directeur du Bureau de poste International.... | Part des dépenses de l'Union Postale (1 an jusqu'au 31 décembre 1886) .....  | 23        | 30   |
| Ministère des postes de Terre-neuve.....       | Frais de transmission sur matière postale passant entre Terre-neuve et le Canada, depuis le 1er janvier 1885 jusqu'au 31 mars 1886 ..... | 124       | 84   |
| C. C. Ford.....                                | Timbres-poste retirés et détruits .....  | 92        | 45   |
| J. G. Drumgoole.....                           | do do .....  | 6         | 57   |
| Glines et Stuart.....                          | do do .....  | 3         | 02   |
| Cie de téléphone Bell.....                     | Loyer de téléphone au bureau de poste, Winnipeg (1 an jusqu'au 30 novembre 1887) .....   | 50        | 00   |
| Aikins, Culver et Hamilton .....               | Frais judiciaires, <i>in re vol</i> , bureau de poste, Humbolt .....   | 7         | 00   |
| Aikins, Culver et Hamilton .....               | do do do Winnipeg.....   | 54        | 00   |
| Aikins, Culver et Hamilton .....               | do la Reine vs. Thompson, Moosomin.....  | 5         | 00   |
| Cie de lithogr. Burland .....                  | Photo-gravure de formules de mandats-poste .....   | 193       | 50   |
| Mortimer et Cie .....                          | Lithographie de l'écusson fédéral pour le Guide Postal.....  | 5         | 87   |
| Eyre et Spottiswoode.....                      | Listes des mandats-poste anglais.....  | 4         | 00   |
| Police à cheval du Nord-Ouest .....            | Soin et protection des malles pendant les derniers troubles du Nord-Ouest.....   | 710       | 55   |
| Scott et Leslie.....                           | Déménagement, etc, de l'ancien au nouv. B.P., Winnipeg. ....   | 62        | 00   |
| J. J. O'Farrell.....                           | Comp. pour perte d'hab. lorsqu'en devoir sur le wagon-poste.....   | 52        | 25   |
| E. Parker.....                                 | Gratification pour délivrer les lettres enregistrées trouvées dans le wagon-poste à Winnipeg .....                                       | 2         | 00   |
| W. C. Allen.....                               | Transport d'effets impossables entre le bureau de poste et la douane, Fort McLeod .....  | 40        | 00   |
| J. Sheppard.....                               | Transport d'effets impossables entre le bureau de poste et la douane, Winnipeg .....   | 30        | 25   |
| W. McDonald.....                               | Transport d'effets impossables entre le bureau de poste et la douane, Winnipeg.....  | 2         | 00   |
| W. S. Wallace.....                             | Services comme journalier au bureau de l'inspecteur, Winnipeg.....   | 547       | 50   |
| G. A. Pridham.....                             | do do do poste, do .....   | 456       | 25   |
| Maître de poste, Winnipeg                      | Remise des dépôts faits pour clefs de boîtes et tiroirs.....   | 79        | 00   |
|  | Total .....  | \$3,359   | 72   |

A. W. McLELAN,

Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,  
Comptable.

## PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

(K, DANS L'ETAT N° 3, F.)

DÉTAILS des divers déboursés du ministère des postes, dans la Colombie-Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.  | Détails.   | Montant. |      |
|---|--|----------|------|
|   |  | \$       | cts. |
| E. H. Fletcher, I.B.P.....                      | Faux frais, inspecteur des bureaux de poste, Victoria.....   | 23       | 32   |
| J. Brown, M.P.....                              | do maître de poste, New-Westminster.....   | 48       | 00   |
| R. Wallace, M.P.....                            | do do Victoria.....  | 8        | 00   |
| Service du télégraphe et des signaux.....       | Télégrammes à et de l'inspect. des bureaux de poste, Victoria...   | 95       | 80   |
| Cie de télégr. du C. C. P.....                  | do do do do do do  | 75       | 75   |
| Cie de téléphone Bell.....                      | Message de téléphone, maître de poste, New-Westminster.....  | 0        | 25   |
| Ministère des postes des Etats-Unis.....        | Taux de transmission sur matières postales passant par les Etats-Unis, pour d'autres pays (3 mois jusqu'au 31 mars 1887).....            | 102      | 46   |
| Directeur du Bureau de poste International..... | Part des dépenses de l'Union postale (1 an, jusqu'au 31 décembre 1886).....  | 7        | 41   |
| Ministère des postes, Terre-neuve.....          | Frais de transmission sur matières postales passant entre Terre-neuve et le Canada, depuis le 1er janvier 1885 jusqu'au 3 mars 1886..... |          | 1    |
| C. C. Ford.....                                 | Timbres-poste retirés et détruits.....   | 41       | 49   |
| J. C. Drumgoole.....                            | do do.....   | 30       | 72   |
| Cie de téléphone Bell.....                      | Construction et loyer de téléphone au bureau de poste, Victoria, (5 mois et 21 jours jusqu'au 31 mars 1887).....                         | 25       | 60   |
| Drake, Jackson et Helmsken.....                 | Frais judiciaires, la Reine vs. J. S. Harrison, ci-devant commis, bureau de poste, Saint-Jean, N.-B.....                                 | 30       | 00   |
| Cie de lithograp. Burland                       | Photo-gravure de formules de mandats-poste.....  | 281      | 25   |
| Mortimer et Cie.....                            | Lithographier l'écusson fédéral pour le Guide Postal.....  | 1        | 95   |
| Eyre et Spotteswoode.....                       | Listes des mandats-poste anglais.....  | 3        | 40   |
| J. Rooney.....                                  | Dépenses lorsqu'en charge du bureau de poste, New-Westminster.....   | 192      | 00   |
| J. O. McLeod.....                               | Compensation pour pertes et blessures reçues lorsqu'en devoir sur le wagon-poste.....  | 250      | 00   |
| J. M. Wise.....                                 | Transport du courrier McLeod de Port-Moody à New-Westminster.....  | 7        | 00   |
| J. Smith.....                                   | Services comme messenger et aider au triage des malles en retard à Victoria.....   | 53       | 00   |
| Maître de poste, Victoria.                      | Levée des lettres aux boîtes des rues, Victoria.....   | 360      | 00   |
| do New-Westminster.....                         | Remise des dépôts faits pour clefs de boîtes et tiroirs.....   | 32       | 25   |
| Maître de poste, Victoria.                      | do do.....   | 116      | 00   |
|   | Total.....   | \$1,787  | 83   |

A. W. McLELAN,

*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,

*Comptable.*

## PROVINCE DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

(K, DANS L'ÉTAT N° 3, G)

DÉTAILS de divers déboursés du ministère des postes, dans l'Île du Prince-Édouard, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom.   | Détails.   | Montant. |
|--|--|----------|
|  |  | \$ cts.  |
| F. de St. C. Brecken, M. P., et S.-I. B. P. .... | Faux frais, Charlottetown .....  | 97 86    |
| Cie de tél. Anglo-Améric.                        | Télégrammes au et du maître de poste de Charlottetown.....   | 128 55   |
| Ministère des postes des États-Unis .....        | Taux de transmission sur matières postales passant par les États-Unis, pour d'autres pays (3 mois jusq. 31 mars 1886).....                                     | 64 39    |
| Directeur du Bureau de poste International ....  | Part des dépenses de l'Union Postale (1 an jusq. 31 déc. 1886)....   | 4 65     |
| Ministère des postes de Terre-Neuve .....        | Frais de transmission sur matières postales passant entre Terre-Neuve et le Canada, depuis le 1er janvier 1885 jusqu'au 31 mars 1886.....                      | 26 07    |
| C. C. Ford .....                                 | Timbres-poste retirés et détruits .....  | 19 30    |
| J. C. Drumgoole .....                            | do do .....  | 1 37     |
| Cie de téléphone de l'Île du Prince-Édouard..... | Loyer du téléphone au bureau de poste, Charlottetown, (7 mois jusqu'au 31 décembre 1886) .....   | 17 50    |
| Cie de lithograp. Burland                        | Photo-gravure de formules de mandats-poste .....   | 66 00    |
| Mortimer et Cie. ....                            | Lithographier l'écusson fédéral pour le Guide Postal .....   | 1 22     |
| Eyre et Spottiswoode .....                       | Listes des mandats-poste anglais .....   | 1 38     |
| J. Grant .....                                   | Services spéciaux dans le bureau de poste, Charlottetown .....   | 200 00   |
| Cie de navig de l'I.P.-E.                        | Dépenses relatives aux malles de l'Île du Prince-Édouard, saison 1886.....   | 244 76   |
| J. B. Allen .....                                | Gratification pour services supplémentaires comme opérateur de télégraphe au Cap Tourmentin, N.-E., saison 1886-87. ....                                       | 60 00    |
| T. C. Muncey... ..                               | Gratification pour services supplémentaires comme opérateur de télégraphe, et pour soin, etc., des sacs de malle au Cap Traverse, I.P.-E., saison 1886-87..... | 60 00    |
|  | Total .....  | \$993 05 |

A. W. MCLELAN,

*Maître général des postes.*

H. A. WICKSTEED,

*Comptable*

---

---

PARTIE III.

---

---

## PROVINCE DE L'ONTARIO.

## RAPPORT N° 6

INDIQUANT les bureaux de mandats-poste en opération, en aucun temps, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887 ; le comté dans lequel chaque bureau est situé ; le nombre et le montant des mandats-poste émis et payés, et le produit des droits de commission sur iceux à chaque bureau, respectivement ; et la part allouée comme rétribution au maître de poste de chaque bureau, pendant la même période.

| Nom du bureau.              | Comté.                           | Nombre de mandats émis. | Total des mandats émis. |      | Total des commissions reçues du public. |      | Total des mandats payés. |      | Commission allouée aux maîtres de poste. |      |
|-----------------------------|----------------------------------|-------------------------|-------------------------|------|---|------|--------------------------|------|--|------|
|                             |                                  |                         | \$                      | cts. | \$                                      | cts. | \$                       | cts. | \$                                       | cts. |
| Aberfoyle .....             | Wellington .....                 | 100                     | 1,590                   | 46   | 10                                      | 30   | 766                      | 15   | 4  | 01   |
| Acton .....                 | Halton .....                     | 430                     | 7,449                   | 61   | 53                                      | 74   | 3,711                    | 09   | 19                                       | 32   |
| * Adelaide .....            | Middlesex .....                  |                         |                         |      |   | 76   |                          |      |  |      |
| Ailsa Craig .....           | do .....                         | 463                     | 5,873                   | 55   | 47                                      | 55   | 3,165                    | 61   | 15                                       | 44   |
| Albion .....                | Cardwell .....                   | 309                     | 10,648                  | 16   | 68                                      | 28   | 2,747                    | 38   | 26                                       | 79   |
| Aldboro' .....              | Elgin .....                      | 27                      | 260                     | 66   | 2                                       | 62   | 238                      | 20   |  | 73   |
| Alexandria .....            | Glengarry .....                  | 308                     | 8,456                   | 95   | 63                                      | 60   | 3,889                    | 53   | 24                                       | 75   |
| Algoma Mills .....          | Algoma .....                     |                         |                         |      |   |      | 1,088                    | 61   |  | 05   |
| Allandale .....             | Simcoe .....                     | 235                     | 3,134                   | 40   | 22                                      | 85   | 1,299                    | 13   | 8  | 64   |
| Allenford .....             | Bruce .....                      | 252                     | 6,849                   | 98   | 41                                      | 99   | 1,261                    | 64   | 17                                       | 41   |
| Allensville .....           | Muskoka et Parry-<br>Sound ..... | 193                     | 1,963                   | 81   | 14                                      | 25   | 664                      | 66   | 5  | 89   |
| Alliston .....              | Simcoe .....                     | 491                     | 8,029                   | 92   | 54                                      | 63   | 7,778                    | 66   | 21                                       | 06   |
| Alma .....                  | Wellington .....                 | 139                     | 1,982                   | 32   | 13                                      | 90   | 590                      | 39   | 5  | 45   |
| Almonte .....               | Lanark .....                     | 757                     | 11,608                  | 31   | 101                                     | 20   | 5,836                    | 42   | 31                                       | 66   |
| Alton .....                 | Cardwell .....                   | 294                     | 5,097                   | 76   | 33                                      | 21   | 1,001                    | 97   | 12                                       | 96   |
| Alvinston .....             | Lambton .....                    | 440                     | 5,670                   | 06   | 44                                      | 97   | 3,075                    | 23   | 15                                       | 98   |
| Amherstburg .....           | Essex .....                      | 1,224                   | 16,525                  | 81   | 127                                     | 24   | 6,027                    | 84   | 46                                       | 01   |
| Ancaster .....              | Brant .....                      | 251                     | 11,256                  | 15   | 70                                      | 16   | 1,637                    | 21   | 28                                       | 66   |
| Angus .....                 | Simcoe .....                     | 46                      | 995                     | 54   | 7                                       | 48   | 1,293                    | 11   | 3  | 41   |
| † Appin .....               | Middlesex .....                  | 70                      | 1,053                   | 89   | 6                                       | 78   | 5                        | 00   |  | 2    |
| Appleton .....              | Lanark .....                     | 20                      | 243                     | 68   | 1                                       | 83   | 52                       | 76   |  | 67   |
| Arkona .....                | Lambton .....                    | 616                     | 11,385                  | 78   | 79                                      | 30   | 3,034                    | 17   | 30                                       | 26   |
| Arkwright .....             | Bruce .....                      | 47                      | 959                     | 62   | 6                                       | 60   | 473                      | 03   | 2  | 93   |
| Arnprior .....              | Renfrew .....                    | 600                     | 10,431                  | 50   | 79                                      | 89   | 4,896                    | 11   | 27                                       | 50   |
| Arthur .....                | Wellington .....                 | 433                     | 7,563                   | 03   | 54                                      | 75   | 5,171                    | 84   | 21                                       | 72   |
| Aultsville .....            | Stormont .....                   | 260                     | 4,842                   | 56   | 33                                      | 64   | 1,269                    | 39   | 12                                       | 71   |
| Aurora .....                | York .....                       | 582                     | 8,864                   | 19   | 64                                      | 44   | 8,238                    | 49   | 25                                       | 25   |
| Avening .....               | Simcoe .....                     | 203                     | 4,966                   | 84   | 31                                      | 71   | 240                      | 37   | 12                                       | 42   |
| Aylmer West .....           | Elgin .....                      | 1,447                   | 16,122                  | 82   | 138                                     | 81   | 12,139                   | 79   | 44                                       | 02   |
| Ayr .....                   | Waterloo .....                   | 960                     | 10,500                  | 24   | 84                                      | 07   | 28,741                   | 18   | 29                                       | 27   |
| Ayton .....                 | Grey .....                       | 190                     | 5,224                   | 70   | 35                                      | 10   | 1,278                    | 52   | 13                                       | 32   |
| Baden .....                 | Waterloo .....                   | 112                     | 3,139                   | 51   | 22                                      | 39   | 1,443                    | 48   | 8  | 04   |
| Bailieboro' .....           | Peterboro' .....                 | 124                     | 1,968                   | 36   | 15                                      | 09   | 478                      | 16   | 4  | 99   |
| Bancroft .....              | Hastings .....                   | 485                     | 17,614                  | 41   | 102                                     | 10   | 853                      | 31   | 44                                       | 39   |
| Barrie .....                | Simcoe .....                     | 1,975                   | 32,200                  | 64   | 250                                     | 88   | 28,924                   | 02   | 88                                       | 44   |
| Bath .....                  | Lennox .....                     | 412                     | 5,966                   | 52   | 40                                      | 00   | 1,378                    | 10   | 15                                       | 53   |
| † Bathurst Street (Toronto) | York .....                       | 2,939                   | 35,612                  | 81   | 401                                     | 46   | 4,064                    | 65   | 94                                       | 56   |
| Bayfield .....              | Huron .....                      | 677                     | 12,789                  | 85   | 79                                      | 33   | 1,868                    | 78   | 32                                       | 70   |
| Bayville .....              | Ontario .....                    | 132                     | 2,555                   | 67   | 16                                      | 93   | 1,182                    | 77   | 6  | 86   |
| Beachburg .....             | Renfrew .....                    | 81                      | 1,391                   | 27   | 11                                      | 91   | 536                      | 22   | 3  | 52   |
| Beachville .....            | Oxford .....                     | 255                     | 4,638                   | 94   | 31                                      | 56   | 1,093                    | 31   | 12                                       | 17   |
| Beamsville .....            | Lincoln .....                    | 732                     | 11,041                  | 13   | 80                                      | 79   | 2,576                    | 84   | 28                                       | 44   |
| Beaverton .....             | Ontario .....                    | 355                     | 6,252                   | 02   | 44                                      | 94   | 4,416                    | 78   | 16                                       | 58   |
| Beeton .....                | Simcoe .....                     | 409                     | 7,104                   | 85   | 46                                      | 62   | 3,277                    | 45   | 18                                       | 25   |

\* Fermé le 1er juillet 1886.

† Ouvert le 1er avril 1887.

‡ Ci-devant Toronto-Ouest.

ÉTAT N° 6.—Province de l'Ontario, etc.—*Suite.*

| Nom du bureau.            | Comté.                        | Nombre de mandats émis. | Total des mandats émis. | Total des commissions reçues du public. | Total des mandats payés. | Commission allouée aux maîtres de poste. |
|---------------------------|-------------------------------|-------------------------|-------------------------|---|--------------------------|--|
|                           |                               |                         | \$ cts.                 | \$ cts.                                 | \$ cts.                  | \$ cts.                                  |
| Belle River .....         | Essex .....                   | 51                      | 456 42                  | 3 77                                    | 1,286 83                 | 1 66                                     |
| Belleville .....          | Hastings .....                | 2,920                   | 41,795 86               | 351 18                                  | 46,171 27                | 42                                       |
| Bell Ewart .....          | Simcoe .....                  | 13                      | 153 31                  | 1 65                                    | 78 49                    | 3 65                                     |
| Bell's Corners .....      | Carleton .....                | 42                      | 1,460 34                | 9 82                                    | 83 87                    | 13 81                                    |
| Belwood .....             | Wellington .....              | 260                     | 5,495 91                | 35 21                                   | 838 33                   | 54 38                                    |
| Berlin .....              | Waterloo .....                | 1,530                   | 17,805 60               | 165 38                                  | 28,226 54                | 6 33                                     |
| Bethany .....             | Durham .....                  | 173                     | 2,413 13                | 17 17                                   | 963 08                   | 41                                       |
| †Biscotasing .....        | Algoma .....                  | 3                       | 163 83                  | 85                                      | .....                    | 3 24                                     |
| †Bleeker Street (Toronto) | York .....                    | 120                     | 1,270 39                | 13 63                                   | 3,360 00                 | 22 31                                    |
| Blenheim .....            | Kent .....                    | 717                     | 7,793 42                | 64 93                                   | 3,297 89                 | 3 41                                     |
| Blnevale .....            | Huron .....                   | 67                      | 1,296 02                | 8 23                                    | 1,280 50                 | 16 41                                    |
| Blyth .....               | do .....                      | 490                     | 6,039 94                | 47 45                                   | 3,468 81                 | 37 26                                    |
| Bobcaygeon .....          | Victoria .....                | 469                     | 14,557 27               | 93 37                                   | 2,674 67                 | 3 95                                     |
| Bondhead .....            | York .....                    | 71                      | 1,534 71                | 9 95                                    | 275 81                   | 31 74                                    |
| Bothwell .....            | Bothwell .....                | 830                     | 11,568 37               | 84 86                                   | 5,321 28                 | 44 22                                    |
| Bowmanville .....         | Durham .....                  | 1,323                   | 15,408 12               | 131 16                                  | 12,310 70                | 35 10                                    |
| Bracebridge .....         | Ontario .....                 | 585                     | 11,388 11               | 85 13                                   | 8,992 54                 | 25 77                                    |
| Bradford .....            | York .....                    | 549                     | 9,872 99                | 73 18                                   | 2,672 65                 | 48 00                                    |
| Brampton .....            | Peel .....                    | 975                     | 17,639 37               | 136 96                                  | 20,013 79                | 131 90                                   |
| Brantford .....           | Brant .....                   | 3,770                   | 46,571 72               | 412 23                                  | 93,598 66                | 8 61                                     |
| Bridgewater .....         | Hastings .....                | 149                     | 2,203 23                | 16 02                                   | 1,101 18                 | 28 55                                    |
| Bright .....              | Oxford .....                  | 234                     | 3,293 03                | 25 13                                   | 2,969 07                 | 83 17                                    |
| Brighton .....            | Northumberland .....          | 895                     | 10,174 51               | 74 54                                   | 4,604 46                 | 2 83                                     |
| Brockville .....          | Leeds .....                   | 2,290                   | 28,353 78               | 259 31                                  | 38,010 67                | 1 80                                     |
| §Brockton .....           | York .....                    | 94                      | 1,131 72                | 9 58                                    | 54 97                    | 14 36                                    |
| Bronte .....              | Halton .....                  | 74                      | 705 73                  | 6 33                                    | 534 13                   | 5 63                                     |
| Brooklin .....            | Ontario .....                 | 379                     | 5,264 26                | 38 23                                   | 2,635 93                 | 24 95                                    |
| Brougham .....            | do .....                      | 71                      | 2,231 07                | 15 21                                   | 278 05                   | 43 33                                    |
| Bruce Mines .....         | Algoma .....                  | 227                     | 8 820 87                | 53 22                                   | 5,878 01                 | 26 68                                    |
| Brussels .....            | Huron .....                   | 835                     | 16,844 72               | 117 05                                  | 5,376 85                 | 15 74                                    |
| Burford .....             | Brant .....                   | 532                     | 10,336 30               | 67 70                                   | 1,468 58                 | 11 71                                    |
| Burlington .....          | Halton .....                  | 388                     | 5,313 56                | 39 72                                   | 5,450 68                 | 2 55                                     |
| Byng Inlet North .....    | Muskoka and Parry Sound ..... | 130                     | 4,666 09                | 26 41                                   | 1,627 91                 | 9 63                                     |
| Caistorville .....        | Wentworth .....               | 39                      | 1,025 38                | 7 00                                    | 252 78                   | 31 20                                    |
| Caledon .....             | Cardwell .....                | 133                     | 3,788 50                | 24 77                                   | 944 32                   | 8 25                                     |
| Caledonia .....           | Haldimand .....               | 630                     | 12,017 05               | 79 55                                   | 3,448 02                 | 3 05                                     |
| Cambray .....             | Victoria .....                | 121                     | 3,200 18                | 21 88                                   | 519 89                   | 40 10                                    |
| Camlachie .....           | Lambton .....                 | 70                      | 1,004 72                | 7 55                                    | 738 78                   | 11 28                                    |
| Campbellford .....        | Northumberland .....          | 1,010                   | 14,555 03               | 107 56                                  | 5,375 55                 | 23 03                                    |
| Campbellville .....       | Halton .....                  | 185                     | 4,469 01                | 26 85                                   | 747 78                   | 20 61                                    |
| Cannington .....          | Ontario .....                 | 733                     | 8,843 29                | 62 80                                   | 6,167 80                 | 5 86                                     |
| Cardinal .....            | Greenville .....              | 397                     | 7,757 12                | 60 17                                   | 1,688 26                 | 34 43                                    |
| Cargill .....             | Bruce .....                   | 207                     | 2,233 93                | 16 59                                   | 1,608 91                 | 7 82                                     |
| Carleton Place .....      | Lanark .....                  | 654                     | 13,132 47               | 100 46                                  | 5,345 77                 | 47 03                                    |
| ‖Carlton Street (Toronto) | York .....                    | 1,649                   | 18,629 01               | 211 79                                  | 1,496 22                 | 5 06                                     |
| Castleton .....           | Northumberland .....          | 158                     | 3,076 27                | 21 16                                   | 623 86                   | 111 47                                   |
| Cayuga .....              | Haldimand .....               | 933                     | 18,486 21               | 124 38                                  | 3,303 29                 | 28 96                                    |
| Charing Cross .....       | Kent .....                    | 76                      | 1,891 01                | 12 72                                   | 443 63                   | 24 11                                    |
| Chatham .....             | do .....                      | 3,028                   | 37,763 03               | 345 75                                  | 31,191 55                | 8 67                                     |
| Chatsworth .....          | Grey .....                    | 461                     | 10,733 14               | 70 31                                   | 4,570 18                 | 5 09                                     |
| Chesley .....             | Bruce .....                   | 463                     | 9,286 40                | 63 80                                   | 6,805 28                 | 2 95                                     |
| Chesterville .....        | Dundas .....                  | 66                      | 2,084 34                | 15 97                                   | 2,176 10                 | 16 36                                    |
| Chippawa .....            | Welland .....                 | 209                     | 3,241 38                | 24 63                                   | 2,743 00                 | 10 51                                    |
| Clandeboyne .....         | Middlesex .....               | 51                      | 1,125 58                | 8 30                                    | 530 49                   | 8 67                                     |
| Claremont .....           | Ontario .....                 | 189                     | 6,485 21                | 39 75                                   | 1,326 91                 | 5 67                                     |
| Clarence .....            | Russell .....                 | 63                      | 2,155 81                | 17 99                                   | 675 72                   | 8 79                                     |
| Clarke .....              | Durham .....                  | 105                     | 2,650 58                | 15 60                                   | 826 11                   | 40 05                                    |
| Clarksburg .....          | Grey .....                    | 633                     | 14,440 25               | 95 02                                   | 7,305 66                 |  |

† Fermé le 31 décembre 1886.  
§ Ouvert le 1er octobre 1886.

‡ Ouvert le 3 janvier 1887.  
‖ Ci-devant Toronto North.

ÉTAT N° 6.—Province de l'Ontario, etc.—*Suite.*

| Nom du bureau.                 | Comté.                          | Nombre de mandats émis. | Total des mandats émis. | Total des commissions reçues du public. | Total des mandats payés. | Commission allouée aux maîtres de poste. |
|--------------------------------|---------------------------------|-------------------------|-------------------------|---|--------------------------|--|
|                                |                                 |                         | \$ cts.                 | \$ cts.                                 | \$ cts.                  | \$ cts.                                  |
| Clearville .....               | Elgin .....                     | 268                     | 6,934 93                | 39 28                                   | 688 15                   | 17 40                                    |
| Clifford .....                 | Wellington .....                | 384                     | 6,346 47                | 43 34                                   | 2,435 25                 | 16 43                                    |
| Clinton .....                  | Huron .....                     | 865                     | 15,851 69               | 125 71                                  | 19,726 56                | 43 27                                    |
| Cobden .....                   | Renfrew .....                   | 43                      | 1,625 01                | 10 94                                   | 404 03                   | 4 28                                     |
| Cobourg .....                  | Northumberland .....            | 1,837                   | 26,240 25               | 215 95                                  | 17,430 83                | 73 80                                    |
| Colborne .....                 | do .....                        | 930                     | 11,297 85               | 82 05                                   | 7,964 37                 | 29 28                                    |
| Coldwater .....                | Simcoe .....                    | 287                     | 5,685 01                | 38 82                                   | 847 34                   | 14 71                                    |
| Collingwood .....              | do .....                        | 1,550                   | 21,550 82               | 163 97                                  | 26,811 52                | 63 95                                    |
| Colpoys's Bay .....            | Bruce .....                     | 72                      | 2,018 77                | 11 78                                   | 560 55                   | 5 50                                     |
| Columbus .....                 | Ontario .....                   | 71                      | 1,943 50                | 12 79                                   | 838 09                   | 5 72                                     |
| Conestogo .....                | Waterloo .....                  | 112                     | 1,443 62                | 10 22                                   | 356 52                   | 3 63                                     |
| Consecon .....                 | Prince Edward .....             | 279                     | 3,821 78                | 27 31                                   | 1,045 65                 | 9 89                                     |
| Cookstown .....                | Simcoe .....                    | 121                     | 3,057 47                | 21 58                                   | 2,195 13                 | 7 85                                     |
| Cooksville .....               | Peel .....                      | 84                      | 3,041 05                | 18 04                                   | 1,026 35                 | 7 66                                     |
| Cornwall .....                 | Stormont .....                  | 1,274                   | 20,236 07               | 162 40                                  | 16,313 66                | 60 10                                    |
| Corunna .....                  | Lambton .....                   | 175                     | 1,902 75                | 15 82                                   | 722 07                   | 5 41                                     |
| Courtright .....               | do .....                        | 201                     | 3,505 07                | 24 65                                   | 3,561 57                 | 11 63                                    |
| Craighurst .....               | Simcoe .....                    | 109                     | 2,589 66                | 15 24                                   | 219 68                   | 6 50                                     |
| Credit .....                   | Peel .....                      | 54                      | 1,185 36                | 8 88                                    | 615 01                   | 3 09                                     |
| Crediton .....                 | Middlesex .....                 | 224                     | 6,753 23                | 46 03                                   | 1,717 70                 | 17 28                                    |
| Creemore .....                 | Simcoe .....                    | 1,001                   | 28,264 66               | 167 83                                  | 2,873 15                 | 71 07                                    |
| Crysler .....                  | Stormont .....                  | 237                     | 3,957 55                | 59 33                                   | 1,627 60                 | 26 84                                    |
| Cumberland .....               | Russell .....                   | 249                     | 4,898 27                | 32 94                                   | 628 31                   | 12 74                                    |
| Delaware .....                 | Middlesex .....                 | 237                     | 4,406 48                | 31 51                                   | 1,166 47                 | 11 59                                    |
| Delhi .....                    | Norfolk .....                   | 652                     | 9,621 41                | 67 39                                   | 1,947 34                 | 24 37                                    |
| Delta .....                    | Leeds .....                     | 73                      | 2,325 52                | 17 70                                   | 1,062 94                 | 6 52                                     |
| Desboro' .....                 | Grey .....                      | 435                     | 10,504 32               | 66 69                                   | 592 25                   | 26 80                                    |
| Deseronto .....                | Hastings .....                  | 752                     | 10,670 54               | 86 71                                   | 3,781 33                 | 27 73                                    |
| Dickinson's Landing .....      | Stormont .....                  | 118                     | 3,000 68                | 20 89                                   | 1,314 74                 | 7 95                                     |
| Dorchester Station .....       | Middlesex .....                 | 174                     | 2,234 75                | 17 23                                   | 1,241 99                 | 5 78                                     |
| Drayton .....                  | Wellington .....                | 195                     | 3,517 77                | 25 20                                   | 3,914 17                 | 9 35                                     |
| Dresden .....                  | Bothwell .....                  | 1,108                   | 18,603 80               | 131 83                                  | 5,944 14                 | 48 31                                    |
| Drumbo .....                   | Brant .....                     | 217                     | 4,233 83                | 27 57                                   | 1,336 63                 | 11 17                                    |
| Duart .....                    | Elgin .....                     | 256                     | 2,335 57                | 18 19                                   | 552 80                   | 6 05                                     |
| Dublin .....                   | Perth .....                     | 125                     | 7,582 02                | 42 88                                   | 899 15                   | 19 24                                    |
| Dunbarton .....                | Ontario .....                   | 30                      | 758 27                  | 5 85                                    | 456 40                   | 2 24                                     |
| Dunchurch .....                | Muskoka-et Parry<br>Sound ..... | 112                     | 2,858 99                | 18 29                                   | 850 52                   | 7 17                                     |
| *Dundalk .....                 | Grey .....                      | 215                     | 7,040 46                | 40 99                                   | 1,863 54                 | 17 66                                    |
| Dundas .....                   | Wentworth .....                 | 1,228                   | 18,409 24               | 157 35                                  | 15,916 48                | 50 96                                    |
| †Dundas Street (Toronto) ..... | York .....                      | 165                     | 2,046 98                | 20 65                                   | 18 27                    | 5 12                                     |
| Dungannon .....                | Huron .....                     | 343                     | 11,829 17               | 72 43                                   | 1,400 12                 | 29 93                                    |
| Dunnville .....                | Mock .....                      | 1,035                   | 17,121 58               | 130 55                                  | 7,203 89                 | 45 52                                    |
| Dunvegan .....                 | Glenegary .....                 | 77                      | 2,636 75                | 15 92                                   | 871 61                   | 8 05                                     |
| Durham .....                   | Grey .....                      | 725                     | 13,988 93               | 95 94                                   | 9,971 49                 | 38 30                                    |
| †Dutton .....                  | Elgin .....                     | 324                     | 6,307 81                | 44 10                                   | 1,393 60                 | 16 23                                    |
| Edgar .....                    | Simcoe .....                    | 17                      | 345 50                  | 2 28                                    | 315 27                   | 1 09                                     |
| Eganville .....                | Renfrew .....                   | 204                     | 5,917 87                | 40 09                                   | 2,977 72                 | 16 24                                    |
| Egmondville .....              | Huron .....                     | 132                     | 1,493 60                | 10 39                                   | 643 76                   | 3 72                                     |
| Elmira .....                   | Waterloo .....                  | 345                     | 6,047 79                | 47 11                                   | 2,050 03                 | 15 45                                    |
| Elmwood .....                  | Bruce .....                     | 161                     | 3,755 65                | 24 95                                   | 1,110 49                 | 10 63                                    |
| Flora .....                    | Wellington .....                | 973                     | 13,642 12               | 98 03                                   | 7,326 97                 | 36 44                                    |
| Embro .....                    | Oxford .....                    | 411                     | 9,366 47                | 65 50                                   | 1,986 05                 | 24 04                                    |
| Emsdale .....                  | Muskoka et Parry<br>Sound ..... | 55                      | 1,196 87                | 9 75                                    | 3,134 75                 | 5 38                                     |
| Erin .....                     | Wellington .....                | 318                     | 8,339 92                | 57 29                                   | 2,151 54                 | 21 37                                    |
| Essex Centre .....             | Essex .....                     | 826                     | 14,721 39               | 101 79                                  | 6,976 45                 | 38 98                                    |
| Exeter .....                   | Middlesex .....                 | 857                     | 12,183 16               | 94 60                                   | 7,355 11                 | 32 91                                    |
| Farmersville .....             | Leeds .....                     | 119                     | 3,593 50                | 25 49                                   | 1,549 47                 | 9 85                                     |

\* Fermé le 4 octobre 1886.

† Ouvert le 3 janvier 1887.

‡ Ci-devant Dutton Station.

ETAT N<sup>o</sup> 6.—Province de l'Ontario, etc.—*Suite.*

| Nom du bureau.          | Comté.                      | Nombre de mandats émis. | Total des mandats émis. |     | Total des commissions reçues du public. |     | Total des mandats payés. |      | Commission allouée aux maîtres de poste. |       |
|-------------------------|-----------------------------|-------------------------|-------------------------|-----|---|-----|--------------------------|------|--|-------|
|                         |                             |                         | \$                      | cts | \$                                      | cts | \$                       | cts. | \$                                       | cts.  |
| Fenelon Falls.....      | Victoria.....               | 522                     | 14,433                  | 15  | 91                                      | 86  | 4,614                    | 25   | 36                                       | 99    |
| Fergus.....             | Wellington.....             | 1,078                   | 17,251                  | 84  | 119                                     | 64  | 7,250                    | 07   | 45                                       | 82    |
| Fingal.....             | Elgin.....                  | 294                     | 7,069                   | 30  | 50                                      | 42  | 1,905                    | 89   | 18                                       | 40    |
| Fisherville.....        | Haldimand.....              | 138                     | 7,105                   | 35  | 40                                      | 50  | 413                      | 45   | 18                                       | 39    |
| Flesherton.....         | Grey.....                   | 404                     | 12,796                  | 50  | 82                                      | 65  | 7,615                    | 19   | 33                                       | 22    |
| Florence.....           | Middlesex.....              | 335                     | 5,449                   | 25  | 38                                      | 56  | 2,865                    | 26   | 14                                       | 19    |
| Fonthill.....           | Welland.....                | 268                     | 4,986                   | 32  | 36                                      | 78  | 1,583                    | 93   | 13                                       | 46    |
| Fordwich.....           | Huron.....                  | 199                     | 4,696                   | 82  | 30                                      | 88  | 791                      | 13   | 11                                       | 87    |
| Forest.....             | Lambton.....                | 1,278                   | 11,425                  | 11  | 96                                      | 08  | 6,076                    | 96   | 31                                       | 15    |
| Fort Erié.....          | Welland.....                | 506                     | 6,394                   | 36  | 48                                      | 03  | 5,261                    | 35   | 18                                       | 38    |
| *Fort William West..... | Algoma.....                 | 556                     | 13,476                  | 22  | 97                                      | 81  | 1,271                    | 22   | 34                                       | 26    |
| Frankford.....          | Hastings.....               | 254                     | 4,702                   | 77  | 32                                      | 16  | 1,007                    | 02   | 12                                       | 24    |
| Freelton.....           | Wentworth.....              | 100                     | 1,920                   | 61  | 12                                      | 38  | 1,343                    | 27   | 5  | 23    |
| Galt.....               | Waterloo.....               | 3,082                   | 37,348                  | 00  | 315                                     | 40  | 33,136                   | 20   | 100                                      | 77    |
| Gaananque.....          | Leeds.....                  | 1,288                   | 20,940                  | 67  | 177                                     | 57  | 9,172                    | 24   | 55                                       | 44    |
| Georgetown.....         | Halton.....                 | 817                     | 13,117                  | 78  | 100                                     | 55  | 6,015                    | 19   | 34                                       | 90    |
| Glamis.....             | Bruce.....                  | 144                     | 3,560                   | 92  | 23                                      | 63  | 1,368                    | 65   | 9  | 28    |
| Glenallan.....          | Wellington.....             | 235                     | 5,033                   | 13  | 31                                      | 33  | 464                      | 06   | 12                                       | 64    |
| Glencoe.....            | Middlesex.....              | 641                     | 10,959                  | 55  | 78                                      | 72  | 6,903                    | 03   | 29                                       | 12    |
| Goderich.....           | Huron.....                  | 1,989                   | 31,803                  | 47  | 237                                     | 51  | 17,880                   | 19   | 87                                       | 26    |
| Gore Bay.....           | Algoma.....                 | 163                     | 3,852                   | 20  | 25                                      | 26  | 3,012                    | 52   | 9  | 96    |
| Gorrie.....             | Huron.....                  | 319                     | 5,000                   | 57  | 33                                      | 60  | 2,325                    | 15   | 13                                       | 46    |
| Grafton.....            | Northumberland.....         | 189                     | 3,848                   | 68  | 25                                      | 91  | 1,046                    | 79   | 10                                       | 32    |
| Grand Valley.....       | Wellington.....             | 255                     | 4,338                   | 93  | 30                                      | 99  | 1,104                    | 45   | 10                                       | 90    |
| Granton.....            | Middlesex.....              | 181                     | 2,790                   | 63  | 21                                      | 67  | 577                      | 43   | 7  | 22    |
| Gravenhurst.....        | Simcoe.....                 | 606                     | 9,530                   | 02  | 71                                      | 65  | 4,619                    | 89   | 25                                       | 88    |
| Greenwood.....          | Ontario.....                | 36                      | 1,073                   | 86  | 7                                       | 26  | 1,146                    | 87   | 3  | 00    |
| Grimshyp.....           | Wentworth.....              | 541                     | 11,615                  | 89  | 78                                      | 66  | 7,299                    | 95   | 31                                       | 33    |
| Guelph.....             | Wellington.....             | 3,975                   | 51,160                  | 67  | 448                                     | 61  | 68,423                   | 04   | 145                                      | 30    |
| Hagersville.....        | Haldimand.....              | 507                     | 6,625                   | 00  | 51                                      | 96  | 4,061                    | 39   | 17                                       | 26    |
| Haliburton.....         | Peterboro'.....             | 292                     | 7,116                   | 43  | 46                                      | 89  | 2,687                    | 42   | 21                                       | 40    |
| Hamilton.....           | Wentworth.....              | 9,596                   | 131,459                 | 59  | 1,287                                   | 66  | 343,895                  | 52   | .....                                    | ..... |
| Hampton.....            | Durham.....                 | 165                     | 3,676                   | 41  | 23                                      | 35  | 470                      | 00   | 9  | 49    |
| Hanover.....            | Grey.....                   | 392                     | 6,705                   | 09  | 49                                      | 20  | 6,401                    | 17   | 17                                       | 67    |
| Harriston.....          | Wellington.....             | 794                     | 11,772                  | 02  | 90                                      | 97  | 9,560                    | 04   | 31                                       | 62    |
| Hastings.....           | Northumberland.....         | 195                     | 4,382                   | 91  | 33                                      | 28  | 1,617                    | 63   | 11                                       | 54    |
| Hawkesbury.....         | Prescott.....               | 267                     | 6,222                   | 12  | 40                                      | 83  | 2,907                    | 78   | 20                                       | 17    |
| Hawkesville.....        | Waterloo.....               | 261                     | 6,135                   | 67  | 42                                      | 42  | 1,783                    | 13   | 15                                       | 60    |
| Hensall.....            | Huron.....                  | 562                     | 9,103                   | 19  | 61                                      | 08  | 2,737                    | 19   | 22                                       | 91    |
| Hespeler.....           | Waterloo.....               | 803                     | 9,983                   | 87  | 81                                      | 98  | 4,112                    | 14   | 26                                       | 21    |
| Highgate.....           | Elgin.....                  | 211                     | 3,487                   | 91  | 24                                      | 53  | 856                      | 51   | 9  | 19    |
| Highland Creek.....     | York.....                   | 106                     | 3,287                   | 76  | 21                                      | 28  | 413                      | 87   | 8  | 24    |
| Hillsburgh.....         | Wellington.....             | 168                     | 4,470                   | 67  | 31                                      | 07  | 1,024                    | 34   | 11                                       | 39    |
| Hillsdale.....          | Simcoe.....                 | 261                     | 9,016                   | 13  | 51                                      | 35  | 1,145                    | 91   | 22                                       | 72    |
| Holland Landing.....    | York.....                   | 34                      | 478                     | 49  | 3                                       | 11  | 504                      | 32   | 1  | 25    |
| Hollen.....             | Wellington.....             | 92                      | 1,366                   | 13  | 10                                      | 34  | 436                      | 60   | 3  | 45    |
| Hoodstown.....          | Muskoka et Parry Sound..... | 49                      | 1,111                   | 43  | 7                                       | 05  | 557                      | 88   | 3  | 16    |
| Horning's Mills.....    | Grey.....                   | 107                     | 3,525                   | 61  | 22                                      | 76  | 2,272                    | 39   | 8  | 82    |
| Humberstone.....        | Welland.....                | 87                      | 2,354                   | 58  | 14                                      | 94  | 318                      | 25   | 5  | 97    |
| Huntsville.....         | Muskoka.....                | 492                     | 9,982                   | 34  | 65                                      | 08  | 7,806                    | 80   | 30                                       | 13    |
| Ingersoll.....          | Oxford.....                 | 1,873                   | 21,202                  | 01  | 177                                     | 14  | 39,549                   | 57   | 58                                       | 44    |
| Innerkip.....           | do.....                     | 83                      | 1,685                   | 76  | 11                                      | 62  | 687                      | 04   | 4  | 82    |
| Invermay.....           | Bruce.....                  | 150                     | 4,096                   | 38  | 26                                      | 70  | 3,172                    | 19   | 10                                       | 64    |
| Iona.....               | Elgin.....                  | 84                      | 1,390                   | 03  | 9                                       | 71  | 713                      | 14   | 3  | 77    |
| Iroquois.....           | Dundas.....                 | 566                     | 12,107                  | 12  | 82                                      | 36  | 4,305                    | 93   | 31                                       | 13    |
| Jarvis.....             | Haldimand.....              | 207                     | 3,789                   | 44  | 27                                      | 29  | 2,482                    | 10   | 10                                       | 57    |

\* Ouvert le 1er octobre 1886.



ÉTAT N° 6.—Province de l'Ontario, etc.—*Suite.*

| Nom du bureau.      | Comté.                      | Nombre de mandats émis. | Total des mandats émis. | Total des commissions reçues du public. | Total des mandats payés. | Commission allouée aux maîtres de poste. |
|---------------------|-----------------------------|-------------------------|-------------------------|---|--------------------------|--|
|                     |                             |                         | \$ cts.                 | \$ cts.                                 | \$ cts.                  | cts.                                     |
| Jordan.....         | Lincoln.....                | 167                     | 2,904 96                | 20 75                                   | 682 23                   | 7 45                                     |
| Keene.....          | Peterboro'.....             | 192                     | 3,654 44                | 23 31                                   | 691 01                   | 9 72                                     |
| Kemptville.....     | Grenville.....              | 1,019                   | 23,778 06               | 171 78                                  | 7,601 95                 | 66 12                                    |
| Kettleby.....       | York.....                   | 183                     | 1,864 85                | 14 26                                   | 689 89                   | 4 90                                     |
| Kincardine.....     | Bruce.....                  | 1,084                   | 16,673 61               | 124 12                                  | 15,452 97                | 49 34                                    |
| King.....           | York.....                   | 36                      | 13,444 90               | 8 22                                    | 1,100 18                 | 3 97                                     |
| Kingston.....       | Frontenac.....              | 4,979                   | 62,669 23               | 572 94                                  | 83,232 30                | .....                                    |
| Kingsville.....     | Essex.....                  | 409                     | 5,136 19                | 43 01                                   | 2,921 29                 | 13 61                                    |
| Kinmount.....       | Victoria.....               | 184                     | 3,090 93                | 23 12                                   | 2,256 32                 | 8 89                                     |
| Kippen.....         | Huron.....                  | 79                      | 1,478 83                | 9 96                                    | 656 42                   | 3 99                                     |
| Kirkfield.....      | Victoria.....               | 27                      | 580 84                  | 3 94                                    | 1,638 16                 | 2 41                                     |
| Kleinburg.....      | York.....                   | 65                      | 1,206 13                | 7 81                                    | 220 55                   | 3 18                                     |
| *Klock's Mills..... | Nipissing.....              | 51                      | 536 54                  | 5 27                                    | 4 00                     | 1 33                                     |
| Komoka.....         | Middlesex.....              | 135                     | 1,984 55                | 14 68                                   | 1,359 00                 | 5 56                                     |
| Lakefield.....      | Peterboro'.....             | 756                     | 14,165 68               | 100 39                                  | 2,987 37                 | 37 27                                    |
| †Lakeport.....      | Northumberland.....         | 38                      | 578 22                  | 4 14                                    | 452 44                   | 1 44                                     |
| L'Amable.....       | Hastings.....               | 301                     | 7,278 90                | 45 85                                   | 1,058 67                 | 18 19                                    |
| Lambton Mills.....  | York.....                   | 87                      | 1,102 67                | 11 49                                   | 1,570 83                 | 3 10                                     |
| Lanark.....         | Lanark.....                 | 654                     | 14,016 81               | 95 43                                   | 1,560 51                 | 36 36                                    |
| Lancaster.....      | Glengarry.....              | 519                     | 11,747 85               | 79 09                                   | 1,584 02                 | 30 64                                    |
| Lansdown.....       | Leeds.....                  | 136                     | 4,673 69                | 27 45                                   | 1,295 89                 | 11 87                                    |
| Leamington.....     | Essex.....                  | 1,206                   | 21,033 28               | 148 41                                  | 6,840 99                 | 55 31                                    |
| Lefroy.....         | Simcoe.....                 | 46                      | 1,250 22                | 10 33                                   | 492 65                   | 3 21                                     |
| Lindsay.....        | Victoria.....               | 1,381                   | 17,033 93               | 144 62                                  | 23,835 65                | 49 05                                    |
| Listowel.....       | Perth.....                  | 1,264                   | 15,255 43               | 123 84                                  | 10,405 01                | 42 79                                    |
| Little Britain..... | Victoria.....               | 129                     | 3,237 82                | 22 57                                   | 840 70                   | 8 24                                     |
| Little Current..... | Algoma.....                 | 309                     | 12,699 72               | 75 28                                   | 7,075 90                 | 33 90                                    |
| Lloydtown.....      | York.....                   | 128                     | 2,304 42                | 16 42                                   | 637 46                   | 5 78                                     |
| London.....         | Middlesex.....              | 6,606                   | 93,870 55               | 867 67                                  | 317,569 90               | .....                                    |
| London East.....    | do.....                     | 884                     | 11,521 84               | 166 71                                  | 2,309 94                 | 32 23                                    |
| L'Orignal.....      | Prescott.....               | 245                     | 9,206 24                | 71 92                                   | 3,737 23                 | 23 96                                    |
| Lucan.....          | Middlesex.....              | 377                     | 3,735 18                | 30 78                                   | 2,181 18                 | 10 15                                    |
| Lucknow.....        | Bruce.....                  | 823                     | 18,325 32               | 120 85                                  | 6,518 81                 | 50 68                                    |
| Lyn.....            | Leeds.....                  | 123                     | 1,917 87                | 14 07                                   | 1,348 72                 | 5 53                                     |
| Lynden.....         | Wentworth.....              | 162                     | 5,046 96                | 30 96                                   | 641 48                   | 12 63                                    |
| Lynedoch.....       | Norfolk.....                | 362                     | 6,001 07                | 43 34                                   | 1,033 05                 | 15 62                                    |
| Madoc.....          | Hastings.....               | 950                     | 14,503 27               | 104 29                                  | 8,755 42                 | 37 62                                    |
| Magnetawan.....     | Muskoka et Parry Sound..... | 150                     | 5,880 44                | 34 17                                   | 7,509 14                 | 17 53                                    |
| Manilla.....        | Victoria.....               | 52                      | 924 39                  | 7 00                                    | 1,314 16                 | 2 56                                     |
| Manitowaning.....   | Algoma.....                 | 619                     | 17,046 60               | 165 60                                  | 5,436 34                 | 43 86                                    |
| Manotick.....       | Carleton.....               | 305                     | 11,804 25               | 69 63                                   | 1,250 04                 | 30 65                                    |
| Maple.....          | York.....                   | 67                      | 1,607 34                | 10 49                                   | 531 00                   | 4 01                                     |
| Markdale.....       | Grey.....                   | 395                     | 10,459 04               | 67 74                                   | 5,066 66                 | 28 80                                    |
| Markham.....        | York.....                   | 486                     | 8,130 59                | 62 58                                   | 10,589 31                | 32 73                                    |
| Marmora.....        | Hastings.....               | 285                     | 4,692 99                | 32 94                                   | 1,204 99                 | 12 47                                    |
| Mattawa.....        | Nipissing.....              | 397                     | 12,779 49               | 80 92                                   | 3,361 77                 | 32 61                                    |
| Maxwell.....        | Grey.....                   | 349                     | 9,626 50                | 61 33                                   | 1,346 89                 | 24 68                                    |
| †McKellar.....      | Muskoka et Parry Sound..... | 194                     | 3,587 06                | 24 97                                   | 712 46                   | 9 02                                     |
| Meadowvale.....     | Peel.....                   | 76                      | 3,069 51                | 18 53                                   | 510 66                   | 7 71                                     |
| Meaford.....        | Grey.....                   | 1,557                   | 21,915 48               | 158 28                                  | 14,731 79                | 61 03                                    |
| Merrickville.....   | Grenville.....              | 678                     | 17,634 29               | 117 90                                  | 3,793 91                 | 46 93                                    |
| Merriton.....       | Lincoln.....                | 459                     | 5,952 44                | 52 26                                   | 2,135 32                 | 15 60                                    |
| Metalcafe.....      | Russell.....                | 183                     | 4,312 41                | 27 55                                   | 698 29                   | 11 16                                    |
| Middleville.....    | Lanark.....                 | 116                     | 1,538 04                | 11 25                                   | 774 60                   | 3 89                                     |
| Midland.....        | Simcoe.....                 | 590                     | 9,702 75                | 70 81                                   | 3,959 65                 | 25 59                                    |
| Mildmay.....        | Bruce.....                  | 322                     | 6,389 20                | 42 48                                   | 1,852 47                 | 16 59                                    |
| ‡Milford.....       | Prince Edward.....          | 2                       | 13 49                   | 22                                      | 200 00                   | 15                                       |

\* Ouvert le 1er oct. 1886.

† Ouvert le 2 juillet 1886.

‡ Fermé le 30 juin 1887.

§ Fermé le 31 juillet 1886.

ETAT N° 6—Province de l'Ontario, etc.—*Suite.*

| Nom du bureau.           | Comté.                  | Nombre de mandats émis. | Total des mandats émis. | Total des commissions reçues du public. | Total des mandats payés. | Compensation allouée aux maîtres de poste. |
|--------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|---|--------------------------|--|
|                          |                         |                         | \$ cts.                 | \$ cts.                                 | \$ cts.                  | \$ cts.                                    |
| Millbank.....            | Perth.....              | 447                     | 9,385 06                | 59 51                                   | 1,638 58                 | 23 77                                      |
| Millbrook.....           | Durham.....             | 556                     | 6,997 40                | 52 63                                   | 5,653 38                 | 21 36                                      |
| Mille Roches.....        | Cornwall.....           | 196                     | 1,936 65                | 16 48                                   | 342 38                   | 4 97                                       |
| Milton West.....         | Halton.....             | 1,182                   | 15,025 99               | 114 65                                  | 9,410 21                 | 39 83                                      |
| Milverton.....           | Perth.....              | 178                     | 5,219 63                | 36 71                                   | 1,636 49                 | 13 25                                      |
| Minden.....              | Victoria.....           | 329                     | 8,718 64                | 53 42                                   | 4,040 63                 | 23 45                                      |
| Mitchell.....            | Perth.....              | 1,093                   | 17,781 55               | 130 92                                  | 8,322 30                 | 48 42                                      |
| Mohawk.....              | Brant.....              | 59                      | 975 70                  | 7 30                                    | 264 83                   | 2 45                                       |
| Mono Mills.....          | Cardwell.....           | 63                      | 1,633 02                | 11 12                                   | 540 34                   | 4 11                                       |
| Moore.....               | Lambton.....            | 100                     | 1,694 11                | 13 51                                   | 509 87                   | 4 98                                       |
| Morpeth.....             | Elgin.....              | 297                     | 4,908 54                | 33 86                                   | 781 19                   | 12 60                                      |
| Morrisburg.....          | Dundas.....             | 1,193                   | 16,352 18               | 131 27                                  | 9,008 94                 | 43 32                                      |
| Morrison.....            | Wellington.....         | 221                     | 3,634 61                | 24 56                                   | 1,518 07                 | 9 49                                       |
| Mount Albert.....        | York.....               | 448                     | 7,996 56                | 53 58                                   | 1,605 58                 | 20 27                                      |
| Mount Brydges.....       | Middlesex.....          | 415                     | 10,021 95               | 61 14                                   | 1,638 98                 | 25 29                                      |
| Mount Elgin.....         | Norfolk.....            | 134                     | 1,715 97                | 13 25                                   | 490 28                   | 4 76                                       |
| Mount Forest.....        | Wellington.....         | 1,812                   | 27,343 19               | 193 24                                  | 13,593 76                | 74 50                                      |
| Nanticoke.....           | Haldimand.....          | 114                     | 2,979 90                | 20 20                                   | 113 60                   | 7 48                                       |
| Napanee.....             | Lennox.....             | 1,320                   | 17,025 39               | 142 15                                  | 16,041 16                | 53 90                                      |
| Napier.....              | Middlesex.....          | 478                     | 2,987 39                | 21 43                                   | 486 05                   | 7 65                                       |
| Nassagaweya.....         | Halton.....             | 188                     | 7,236 41                | 47 94                                   | 1,062 98                 | 18 27                                      |
| Neustadt.....            | Grey.....               | 176                     | 3,633 64                | 33 83                                   | 843 57                   | 9 62                                       |
| Newboro'.....            | Leeds.....              | 232                     | 4,828 03                | 37 82                                   | 2,232 59                 | 12 94                                      |
| Newburgh.....            | Addington.....          | 291                     | 4,585 78                | 33 54                                   | 2,049 29                 | 12 09                                      |
| Newbury.....             | Middlesex.....          | 389                     | 5,066 32                | 36 88                                   | 1,936 35                 | 12 95                                      |
| Newcastle.....           | Durham.....             | 746                     | 8,938 01                | 66 07                                   | 3,415 97                 | 22 73                                      |
| New Dundee.....          | Waterloo.....           | 16                      | 574 92                  | 3 26                                    | 1,374 35                 | 1 45                                       |
| New Edinburgh.....       | Russell.....            | 124                     | 2,368 38                | 20 18                                   | 639 10                   | 6 75                                       |
| New Germany.....         | Waterloo.....           | 176                     | 4,852 90                | 30 92                                   | 540 81                   | 12 23                                      |
| New Hamburg.....         | do.....                 | 325                     | 6,368 07                | 51 27                                   | 3,852 09                 | 17 83                                      |
| New Market.....          | Ontario.....            | 965                     | 12,424 08               | 98 48                                   | 8,856 19                 | 34 77                                      |
| Niagara.....             | Lincoln et Niagara..... | 844                     | 12,085 14               | 98 69                                   | 7,141 96                 | 33 91                                      |
| Niagara Falls.....       | Welland.....            | 851                     | 12,289 96               | 104 54                                  | 8,427 58                 | 36 02                                      |
| Niagara Falls South..... | do.....                 | 794                     | 17,430 73               | 120 14                                  | 5,088 69                 | 45 74                                      |
| Nobleton.....            | York.....               | 158                     | 6,043 93                | 34 91                                   | 1,003 58                 | 15 44                                      |
| Norland.....             | Victoria.....           | 31                      | 974 59                  | 5 79                                    | 447 33                   | 2 44                                       |
| North Augusta.....       | Grenville.....          | 134                     | 3,999 17                | 23 82                                   | 1,668 06                 | 12 99                                      |
| *North Bay.....          | Nipissing.....          | 246                     | 5,265 69                | 38 40                                   | 638 68                   | 13 17                                      |
| North Gower.....         | Carleton.....           | 335                     | 6,506 98                | 40 70                                   | 985 87                   | 17 04                                      |
| North Port.....          | Prince-Edouard.....     | 66                      | 1,782 57                | 11 60                                   | 1,128 50                 | 4 55                                       |
| Norval.....              | Halton.....             | 210                     | 3,078 02                | 23 45                                   | 1,185 58                 | 7 94                                       |
| Norwich.....             | Oxford.....             | 1,473                   | 17,460 24               | 135 33                                  | 5,526 10                 | 45 21                                      |
| Norwood.....             | Peterboro'.....         | 332                     | 7,922 06                | 52 60                                   | 3,427 33                 | 20 84                                      |
| Oakland.....             | Oxford.....             | 83                      | 1,560 51                | 10 46                                   | 340 95                   | 3 89                                       |
| Oakville.....            | Halton.....             | 975                     | 16,845 76               | 126 31                                  | 7,635 61                 | 46 74                                      |
| †Oakwood.....            | Victoria.....           | 156                     | 2,405 31                | 15 50                                   | 411 10                   | 6 12                                       |
| Odessa.....              | Lennox.....             | 242                     | 3,452 64                | 27 50                                   | 411 04                   | 9 02                                       |
| Oil Springs.....         | Lambton.....            | 431                     | 8,619 82                | 56 15                                   | 2,461 99                 | 22 13                                      |
| Ormeau.....              | Victoria.....           | 541                     | 9,972 32                | 68 14                                   | 2,085 57                 | 26 33                                      |
| Orangeville.....         | Wellington.....         | 1,201                   | 17,824 93               | 128 30                                  | 13,760 56                | 46 82                                      |
| Orillia.....             | Simcoe.....             | 1,459                   | 22,598 18               | 179 90                                  | 20,860 57                | 69 26                                      |
| Orono.....               | Durham.....             | 623                     | 12,150 99               | 80 07                                   | 1,899 03                 | 31 01                                      |
| Orwell.....              | Elgin.....              | 81                      | 949 61                  | 6 16                                    | 111 40                   | 2 43                                       |
| Osceola.....             | Renfrew.....            | 59                      | 1,928 00                | 11 66                                   | 277 10                   | 5 13                                       |
| Oshawa.....              | Ontario.....            | 1,358                   | 15,809 29               | 137 66                                  | 33,341 24                | 46 05                                      |
| Ottawa.....              | Carleton.....           | 9,543                   | 174,418 03              | 1,524 94                                | 149,953 59               | .....                                      |
| Otterville.....          | Oxford.....             | 406                     | 6,927 22                | 46 88                                   | 2,111 98                 | 17 96                                      |
| Owen Sound.....          | Grey.....               | 2,800                   | 37,645 88               | 298 87                                  | 33,988 21                | 108 11                                     |

\* Ouvert le 3 janvier 1887.

† Ouvert le 2 juillet 1886.

## ETAT N° 6—Province de l'Ontario, etc.—Suite.

| Nom du bureau.                     | Comté.                       | Nombre de mandats émis. | Total des mandats émis. | Total des commissions reçues du public. | Total des mandats payés. | Commission allouée aux maîtres de poste. |
|------------------------------------|------------------------------|-------------------------|-------------------------|---|--------------------------|--|
|                                    |                              |                         | \$ cts.                 | \$ cts.                                 | \$ cts.                  | \$ cts.                                  |
| Paisley .....                      | Bruce .....                  | 404                     | 8,095 61                | 57 03                                   | 7,218 50                 | 21 66                                    |
| Pakenham .....                     | Lanark .....                 | 219                     | 6,599 69                | 42 44                                   | 1,822 23                 | 17 36                                    |
| Palermo .....                      | Halton .....                 | 174                     | 2,636 29                | 17 32                                   | 420 64                   | 6 63                                     |
| Palmerston .....                   | Wellington .....             | 862                     | 12,543 21               | 93 44                                   | 3,990 84                 | 33 62                                    |
| Paris .....                        | Brant .....                  | 1,230                   | 14,987 81               | 127 31                                  | 17,500 20                | 43 74                                    |
| Parkdale .....                     | York .....                   | 875                     | 11,941 73               | 112 53                                  | 7,229 24                 | 34 45                                    |
| Park Hill .....                    | Middlesex .....              | 666                     | 8,863 46                | 66 41                                   | 5,280 50                 | 24 42                                    |
| Parry Sound .....                  | Muskoka et Parry Sound ..... | 1,481                   | 32,596 88               | 212 25                                  | 6,897 76                 | 85 67                                    |
| Patterson .....                    | York .....                   | 14                      | 268 03                  | 2 05                                    | 5,150 29                 | 71                                       |
| *Peelee Island .....               | Essex .....                  | 74                      | 1,399 81                | 10 44                                   | 1,084 58                 | 3 50                                     |
| Pembroke .....                     | Renfrew .....                | 1,210                   | 19,934 63               | 157 12                                  | 11,563 20                | 55 40                                    |
| Penetanguishene .....              | Simcoe .....                 | 602                     | 10,793 31               | 81 08                                   | 4,340 54                 | 29 26                                    |
| Perth .....                        | Lanark .....                 | 1,133                   | 14,984 15               | 127 72                                  | 9,341 81                 | 42 20                                    |
| Peterboro' .....                   | Peterboro' .....             | 3,182                   | 42,367 12               | 351 38                                  | 35,741 87                | 122 84                                   |
| Petersville .....                  | Middlesex .....              | 22                      | 281 53                  | 2 60                                    | 14 61                    | 73                                       |
| Petrolia .....                     | Lambton .....                | 2,217                   | 23,945 10               | 190 01                                  | 9,474 05                 | 64 75                                    |
| Phelpston .....                    | Simcoe .....                 | 30                      | 442 50                  | 3 36                                    | 956 26                   | 1 18                                     |
| Pickering .....                    | Ontario .....                | 212                     | 2,893 25                | 20 31                                   | 1,985 81                 | 8 09                                     |
| Picton .....                       | Prince Edward .....          | 1,680                   | 17,017 90               | 148 21                                  | 15,717 34                | 49 31                                    |
| Plantagenet .....                  | Prescott .....               | 195                     | 7,350 25                | 48 06                                   | 2,607 03                 | 21 35                                    |
| Plattsville .....                  | Brant .....                  | 166                     | 4,183 38                | 37 24                                   | 1,592 53                 | 10 65                                    |
| Point Edward .....                 | Lambton .....                | 383                     | 6,658 16                | 60 11                                   | 1,262 28                 | 17 92                                    |
| Port Arthur .....                  | Algoma .....                 | 3,228                   | 66,908 00               | 543 43                                  | 12,552 17                | 173 09                                   |
| Port Burwell .....                 | Elgin .....                  | 341                     | 10,161 30               | 65 18                                   | 2,588 88                 | 28 12                                    |
| Port Carling .....                 | Simcoe .....                 | 80                      | 1,090 95                | 7 79                                    | 2,883 71                 | 3 98                                     |
| Port Colborne .....                | Welland .....                | 579                     | 6,810 56                | 57 69                                   | 6,238 89                 | 21 62                                    |
| Port Dalhousie .....               | Lincoln .....                | 389                     | 5,453 45                | 43 93                                   | 1,439 63                 | 14 34                                    |
| Port Dover .....                   | Norfolk .....                | 813                     | 10,843 45               | 84 69                                   | 3,411 17                 | 28 70                                    |
| Port Elgin .....                   | Bruce .....                  | 1,022                   | 11,076 98               | 85 60                                   | 5,146 15                 | 29 45                                    |
| Port Hope .....                    | Durham .....                 | 2,268                   | 28,859 01               | 239 07                                  | 24,638 41                | 80 24                                    |
| Port Perry .....                   | Ontario .....                | 916                     | 11,484 08               | 89 25                                   | 9,352 70                 | 31 71                                    |
| Port Robinson .....                | Welland .....                | 97                      | 1,891 16                | 13 34                                   | 776 70                   | 4 98                                     |
| Port Rowan .....                   | Norfolk .....                | 402                     | 8,730 97                | 61 77                                   | 3,461 74                 | 22 77                                    |
| Port Ryerse .....                  | do .....                     | 55                      | 454 15                  | 3 94                                    | 254 63                   | 1 19                                     |
| Port Stanley .....                 | Elgin .....                  | 142                     | 2,308 54                | 19 32                                   | 1,253 45                 | 7 21                                     |
| Port Sydney .....                  | Muskoka et Parry Sound ..... | 281                     | 4,504 04                | 30 58                                   | 1,969 04                 | 14 82                                    |
| Prescott .....                     | Grenville .....              | 1,584                   | 21,069 56               | 174 69                                  | 13,045 06                | 59 37                                    |
| Preston .....                      | Waterloo .....               | 509                     | 5,963 93                | 60 09                                   | 6,200 58                 | 16 32                                    |
| Priceville .....                   | Grey .....                   | 185                     | 3,412 53                | 22 56                                   | 3,643 42                 | 10 09                                    |
| Princeton .....                    | Brant .....                  | 295                     | 3,946 45                | 29 29                                   | 1,847 11                 | 10 80                                    |
| Puslinch .....                     | Wellington .....             | 157                     | 2,208 86                | 14 71                                   | 389 94                   | 5 80                                     |
| †Queen Street East (Toronto) ..... | York .....                   | 1,347                   | 16,620 20               | 183 61                                  | 1,633 76                 | 44 79                                    |
| Ratho .....                        | Oxford .....                 | 83                      | 2,257 67                | 13 68                                   | 710 99                   | 5 95                                     |
| †Bat Portage .....                 | Algoma .....                 | 586                     | 16,289 37               | 119 68                                  | 2,140 35                 | 40 72                                    |
| Red Rock .....                     | do .....                     | 175                     | 3,237 48                | 26 17                                   | 365 24                   | 8 12                                     |
| Renfrew .....                      | Renfrew .....                | 821                     | 14,779 19               | 119 86                                  | 5,256 28                 | 38 52                                    |
| Riceville .....                    | Prescott .....               | 174                     | 5,778 20                | 36 13                                   | 1,661 04                 | 17 29                                    |
| Richmond West .....                | Carleton .....               | 291                     | 7,197 11                | 45 11                                   | 831 26                   | 18 84                                    |
| Richmond Hill .....                | York .....                   | 294                     | 5,813 52                | 45 04                                   | 5,276 69                 | 15 29                                    |
| Ridgetown .....                    | Elgin .....                  | 1,210                   | 13,018 77               | 106 88                                  | 8,499 01                 | 34 73                                    |
| Ridgeway .....                     | Welland .....                | 405                     | 7,319 76                | 48 09                                   | 1,451 31                 | 19 28                                    |
| Riversdale .....                   | Bruce .....                  | 77                      | 2,364 57                | 14 47                                   | 726 04                   | 6 36                                     |
| †Riverside .....                   | York .....                   | 113                     | 1,009 71                | 11 87                                   | 12 80                    | 2 53                                     |
| Rockingham .....                   | Renfrew .....                | 148                     | 5,968 70                | 34 70                                   | 462 09                   | 15 63                                    |
| Rockton .....                      | Wentworth .....              | 97                      | 2,587 91                | 15 80                                   | 335 51                   | 6 59                                     |
| Rockwood .....                     | Wellington .....             | 270                     | 3,842 12                | 28 79                                   | 1,613 21                 | 10 33                                    |

\* Ouvert le 3 janvier 1887.

† Ci-devant Toronto-Est.

‡ Ouvert le 1er octobre 1886.

ETAT N° 6.—Province de l'Ontario, etc.—*Suite.*

| Nom du bureau.               | Comté.                       | Nombre de mandats émis. | Total des mandats émis. | Total des commissions reçues du public. | Total des mandats payés. | Commission allouée aux maîtres de poste. |
|------------------------------|------------------------------|-------------------------|-------------------------|---|--------------------------|--|
|                              |                              |                         | \$ cts.                 | \$ cts.                                 | \$ cts.                  | \$ cts.                                  |
| *Rodgerville .....           | Perth .....                  |                         |                         |   | 60 00                    |  |
| Rodney .....                 | Elgin .....                  | 455                     | 5,121 90                | 41 07                                   | 1,449 72                 | 13 12                                    |
| Rosemont .....               | Simcoe .....                 | 71                      | 2,917 77                | 16 26                                   | 1,018 72                 | 7 32                                     |
| Rosseau .....                | Muskoka et Parry-Sound ..... | 163                     | 2,550 35                | 19 12                                   | 1,197 35                 | 7 28                                     |
| †Rothsay .....               | Wellington .....             | 15                      | 251 20                  | 1 53                                    | 102 75                   | 63                                       |
| Russell .....                | Russell .....                | 88                      | 3,914 46                | 23 12                                   | 1,373 51                 | 11 26                                    |
| St. Catharine's .....        | Lincoln .....                | 3,235                   | 45,403 51               | 381 93                                  | 45,577 61                | 131 91                                   |
| St. George, Brant .....      | Brant .....                  | 254                     | 3,857 16                | 31 07                                   | 2,838 19                 | 10 01                                    |
| St. Jacob's .....            | Waterloo .....               | 136                     | 2,712 54                | 20 59                                   | 704 29                   | 7 53                                     |
| St. Mary's Blanchard .....   | Perth .....                  | 1,368                   | 20,515 81               | 155 60                                  | 11,613 72                | 54 95                                    |
| St. Thomas West .....        | Elgin .....                  | 3,084                   | 39,041 47               | 351 78                                  | 88,506 15                | 111 88                                   |
| St. William's .....          | Norfolk .....                | 111                     | 1,619 44                | 12 96                                   | 582 65                   | 4 61                                     |
| Sandwich .....               | Essex .....                  | 236                     | 2,964 23                | 28 53                                   | 3,568 62                 | 9 36                                     |
| Sarnia .....                 | Lambton .....                | 2,060                   | 25,417 00               | 216 28                                  | 30,100 55                | 75 80                                    |
| Saugeen .....                | Bruce .....                  | 478                     | 10,348 38               | 69 67                                   | 3,621 35                 | 27 75                                    |
| Sault Ste. Marie .....       | Algoma .....                 | 1,237                   | 31,952 01               | 198 21                                  | 10,920 20                | 81 90                                    |
| Scarboro' .....              | York .....                   | 63                      | 1,517 91                | 10 26                                   | 475 80                   | 4 02                                     |
| Schomberg .....              | do .....                     | 119                     | 2,000 48                | 13 61                                   | 1,767 02                 | 5 31                                     |
| Scotland .....               | Oxford .....                 | 243                     | 5,858 58                | 36 37                                   | 1,330 70                 | 15 45                                    |
| Seaford .....                | Huron .....                  | 1,478                   | 25,980 45               | 199 48                                  | 13,481 44                | 69 71                                    |
| Selkirk .....                | Haldimand .....              | 271                     | 8,754 67                | 57 14                                   | 2,070 56                 | 21 96                                    |
| Severn Bridge .....          | Ontario .....                | 134                     | 1,796 26                | 14 63                                   | 762 29                   | 4 86                                     |
| Shakespeare .....            | Oxford .....                 | 196                     | 2,639 67                | 20 12                                   | 1,279 85                 | 7 15                                     |
| Shannonville .....           | Hastings .....               | 195                     | 3,538 76                | 23 27                                   | 945 52                   | 9 14                                     |
| Sharon .....                 | York .....                   | 51                      | 865 24                  | 5 70                                    | 473 57                   | 2 58                                     |
| Shelburne .....              | Grey .....                   | 724                     | 12,925 99               | 89 50                                   | 4,785 23                 | 32 94                                    |
| Simcoe .....                 | Norfolk .....                | 1,361                   | 16,970 25               | 137 40                                  | 12,920 54                | 47 64                                    |
| Singhampton .....            | Simcoe .....                 | 117                     | 4,027 23                | 25 37                                   | 1,555 61                 | 11 00                                    |
| Smith's Falls .....          | Leeds et Grenville .....     | 752                     | 13,397 53               | 107 42                                  | 15,811 31                | 35 74                                    |
| Smithville .....             | Wentworth .....              | 1,451                   | 28,127 71               | 184 76                                  | 4,867 61                 | 72 02                                    |
| Sombra .....                 | Bothwell .....               | 238                     | 3,521 90                | 25 97                                   | 1,643 66                 | 9 85                                     |
| †Spadina Aven(Toronto) ..... | York .....                   | 454                     | 4,985 96                | 53 70                                   | 175 01                   | 12 51                                    |
| Sparta .....                 | Elgin .....                  | 130                     | 2,785 78                | 19 06                                   | 1,563 47                 | 7 45                                     |
| Spencerville .....           | Grenville .....              | 358                     | 8,173 59                | 52 32                                   | 429 88                   | 20 74                                    |
| Springfield .....            | Middlesex .....              | 535                     | 8,982 92                | 64 32                                   | 909 99                   | 22 84                                    |
| Springford .....             | Oxford .....                 | 88                      | 1,191 66                | 9 10                                    | 661 49                   | 3 13                                     |
| Stayner .....                | Simcoe .....                 | 1,088                   | 16,658 34               | 114 06                                  | 8,574 79                 | 44 90                                    |
| Stella .....                 | Lennox .....                 | 98                      | 2,107 15                | 14 61                                   | 607 73                   | 5 81                                     |
| Stevensville .....           | Welland .....                | 351                     | 4,569 39                | 32 62                                   | 717 41                   | 12 15                                    |
| Stirling .....               | Hastings .....               | 510                     | 7,483 22                | 53 75                                   | 3,392 19                 | 20 65                                    |
| Stirton .....                | Wellington .....             | 208                     | 2,460 66                | 15 30                                   | 276 42                   | 6 16                                     |
| Stony Creek .....            | Wentworth .....              | 34                      | 720 73                  | 5 13                                    | 478 90                   | 1 80                                     |
| Stouffville .....            | Ontario .....                | 371                     | 9,413 54                | 71 47                                   | 5,216 41                 | 25 09                                    |
| Strabane .....               | Wentworth .....              | 20                      | 518 48                  | 3 32                                    | 741 46                   | 2 13                                     |
| †Stratfordville .....        | Elgin .....                  | 206                     | 8,896 68                | 53 61                                   | 290 65                   | 22 27                                    |
| Stratford .....              | Perth .....                  | 2,348                   | 29,300 00               | 253 51                                  | 26,516 29                | 84 09                                    |
| Strathroy .....              | Middlesex .....              | 1,719                   | 19,702 16               | 154 36                                  | 10,971 99                | 54 17                                    |
| Streetsville .....           | Peel .....                   | 435                     | 7,712 56                | 50 40                                   | 4,107 42                 | 19 82                                    |
| Sturgeon Falls .....         | Nipissing .....              | 40                      | 981 30                  | 8 45                                    | 445 98                   | 2 46                                     |
| Sudbury .....                | Algoma .....                 | 561                     | 23,524 01               | 156 94                                  | 1,180 99                 | 59 00                                    |
| Sunderland .....             | Ontario .....                | 83                      | 1,820 18                | 12 70                                   | 1,412 99                 | 4 92                                     |
| Sutton West .....            | York .....                   | 636                     | 15,191 81               | 97 11                                   | 2,756 87                 | 39 09                                    |
| Sydenham .....               | Addington .....              | 255                     | 7,210 48                | 45 16                                   | 1,006 13                 | 18 60                                    |
| Tamworth .....               | Addington .....              | 212                     | 4,986 64                | 33 23                                   | 837 85                   | 13 50                                    |
| Tavistock .....              | Oxford .....                 | 216                     | 2,872 55                | 26 91                                   | 1,342 99                 | 7 39                                     |
| Teeswater .....              | Bruce .....                  | 602                     | 13,335 14               | 87 74                                   | 6,009 67                 | 35 06                                    |
| Teeterville .....            | Norfolk .....                | 110                     | 1,627 38                | 11 67                                   | 584 62                   | 5 24                                     |
| Thamesford .....             | Oxford .....                 | 302                     | 5,375 74                | 35 52                                   | 1,118 92                 | 13 82                                    |

\* Fermé le 25 oct. 1886. † Ouvert le 3 jan. 1887. ‡ Ouvert le 3 jan. 1887. § Fermé le 7 juin 1887.

ETAT N° 6.—Province de l'Ontario, etc.—*Suite.*

| Nom du bureau.             | Comté.              | Nombre de mandats émis. | Total des mandats émis. |      | Total des commissions reçues du public. |      | Total des mandats payés. |      | Commission allouée aux maîtres de poste. |
|----------------------------|---------------------|-------------------------|-------------------------|------|---|------|--------------------------|------|--|
|                            |                     |                         | \$                      | cts. | \$                                      | cts. | \$                       | cts. |  |
| Thamesville.....           | Bothwell.....       | 469                     | 8,773                   | 37   | 59                                      | 96   | 3,407                    | 85   | 23 53                                    |
| Theford.....               | Lambton.....        | 476                     | 8,128                   | 56   | 57                                      | 06   | 1,840                    | 87   | 20 69                                    |
| Thomasburg.....            | Hastings.....       | 133                     | 3,289                   | 80   | 20                                      | 09   | 220                      | 00   | 8 23                                     |
| *Thorndale.....            | Middlesex.....      | 46                      | 1,107                   | 01   | 6                                       | 81   | 69                       | 19   | 2 77                                     |
| Thornhill.....             | York.....           | 120                     | 2,625                   | 61   | 19                                      | 42   | 1,224                    | 50   | 7 54                                     |
| Thorold.....               | Welland.....        | 1,011                   | 15,328                  | 94   | 130                                     | 16   | 8,626                    | 14   | 43 01                                    |
| Tilbury Centre.....        | Essex.....          | 328                     | 7,304                   | 92   | 51                                      | 81   | 1,887                    | 05   | 18 54                                    |
| Tilsonburg.....            | Norfolk.....        | 1,188                   | 13,835                  | 80   | 112                                     | 94   | 13,968                   | 74   | 39 00                                    |
| Tiverton.....              | Bruce.....          | 211                     | 4,766                   | 73   | 35                                      | 59   | 4,071                    | 51   | 14 19                                    |
| Toronto.....               | York.....           | 22,398                  | 346,486                 | 02   | 3,455                                   | 52   | 1,431,188                | 81   | .....                                    |
| Tottenham.....             | Simcoe.....         | 286                     | 4,754                   | 68   | 32                                      | 23   | 1,969                    | 57   | 12 44                                    |
| Trenton.....               | Hastings.....       | 877                     | 12,662                  | 82   | 100                                     | 66   | 9,343                    | 54   | 35 62                                    |
| Tullamore.....             | Peel.....           | 58                      | 1,238                   | 43   | 8                                       | 11   | 875                      | 86   | 3 43                                     |
| Tweed.....                 | Hastings.....       | 412                     | 8,313                   | 20   | 58                                      | 31   | 1,988                    | 63   | 21 38                                    |
| Underwood.....             | Bruce.....          | 364                     | 7,753                   | 71   | 52                                      | 05   | 1,729                    | 54   | 20 55                                    |
| Union.....                 | Elgin.....          | 55                      | 765                     | 74   | 6                                       | 72   | 560                      | 14   | 2 37                                     |
| Unionville.....            | York.....           | 155                     | 2,912                   | 31   | 20                                      | 11   | 1,297                    | 73   | 7 44                                     |
| Uxbridge.....              | Ontario.....        | 858                     | 13,887                  | 44   | 102                                     | 57   | 8,338                    | 96   | 36 69                                    |
| Vankleek Hill.....         | Prescott.....       | 304                     | 9,092                   | 96   | 75                                      | 50   | 5,480                    | 82   | 30 21                                    |
| Varna.....                 | Huron.....          | 140                     | 2,820                   | 12   | 18                                      | 05   | 638                      | 68   | 7 07                                     |
| Victoria Harbor.....       | Simcoe.....         | 126                     | 1,613                   | 95   | 11                                      | 13   | 354                      | 86   | 4 14                                     |
| Vienna.....                | Elgin.....          | 534                     | 11,137                  | 61   | 70                                      | 53   | 2,074                    | 18   | 28 40                                    |
| Vittoria.....              | Norfolk.....        | 543                     | 6,939                   | 40   | 48                                      | 88   | 945                      | 58   | 17 70                                    |
| Wales.....                 | Stormont.....       | 36                      | 711                     | 05   | 5                                       | 63   | 1,249                    | 05   | 2 92                                     |
| Walkerton.....             | Bruce.....          | 1,532                   | 20,921                  | 04   | 153                                     | 62   | 14,821                   | 38   | 56 29                                    |
| Walkerville.....           | Essex.....          | 229                     | 3,754                   | 70   | 30                                      | 33   | 1 193                    | 41   | 9 89                                     |
| Wallaceburg.....           | Bothwell.....       | 1,288                   | 22,273                  | 23   | 159                                     | 45   | 6,237                    | 94   | 57 82                                    |
| Wallacetown.....           | Elgin.....          | 284                     | 5,778                   | 94   | 37                                      | 81   | 974                      | 10   | 14 56                                    |
| Wardsville.....            | Middlesex.....      | 364                     | 4,445                   | 57   | 32                                      | 83   | 1,777                    | 61   | 12 02                                    |
| Warkworth.....             | Northumberland..... | 911                     | 19,486                  | 72   | 131                                     | 45   | 2,395                    | 97   | 49 55                                    |
| Warsaw.....                | Peterboro'.....     | 102                     | 4,450                   | 53   | 25                                      | 78   | 111                      | 13   | 11 13                                    |
| Warwick.....               | Lambton.....        | 180                     | 3,550                   | 90   | 24                                      | 26   | 1,739                    | 49   | 9 00                                     |
| Waterdown.....             | Wentworth.....      | 239                     | 3,341                   | 82   | 25                                      | 18   | 2,792                    | 60   | 9 07                                     |
| Waterford.....             | Norfolk.....        | 831                     | 9,503                   | 03   | 73                                      | 83   | 3,931                    | 92   | 25 52                                    |
| Waterloo West.....         | Waterloo.....       | 587                     | 7,367                   | 92   | 69                                      | 50   | 29,604                   | 07   | 22 56                                    |
| Watford.....               | Lambton.....        | 726                     | 12,684                  | 39   | 85                                      | 96   | 6,248                    | 33   | 32 39                                    |
| Waubashene.....            | Simcoe.....         | 343                     | 4,722                   | 16   | 35                                      | 37   | 937                      | 08   | 12 30                                    |
| Welland.....               | Welland.....        | 877                     | 12,480                  | 27   | 98                                      | 78   | 9,531                    | 33   | 34 98                                    |
| Welland Port.....          | Monck.....          | 185                     | 6,590                   | 17   | 40                                      | 89   | 739                      | 65   | 16 75                                    |
| Wellesley.....             | Waterloo.....       | 293                     | 5,442                   | 87   | 43                                      | 87   | 1,447                    | 17   | 13 79                                    |
| Wellington.....            | Prince Edward.....  | 590                     | 9,876                   | 12   | 69                                      | 13   | 864                      | 59   | 25 53                                    |
| Wendigo.....               | Middlesex.....      | 188                     | 4,706                   | 63   | 30                                      | 98   | 603                      | 45   | 11 88                                    |
| † West Lorne.....          | Elgin.....          | 38                      | 514                     | 02   | 4                                       | 43   | 137                      | 07   | 1 32                                     |
| Weston.....                | York.....           | 470                     | 8,298                   | 67   | 59                                      | 44   | 3,169                    | 41   | 21 43                                    |
| Westport.....              | Leeds.....          | 199                     | 5,404                   | 62   | 38                                      | 66   | 1,136                    | 32   | 14 31                                    |
| West Toronto Junction..... | York.....           | 193                     | 1,901                   | 92   | 21                                      | 55   | 437                      | 98   | 4 86                                     |
| West Winchester.....       | Dundas.....         | 146                     | 3,998                   | 28   | 26                                      | 79   | 2,048                    | 58   | 11 04                                    |
| Whitby.....                | Ontario.....        | 1,242                   | 14,090                  | 50   | 118                                     | 51   | 13,148                   | 13   | 38 68                                    |
| Whitevale.....             | do.....             | 27                      | 926                     | 53   | 5                                       | 46   | 522                      | 57   | 2 49                                     |
| Warton.....                | Bruce.....          | 1,320                   | 21,783                  | 13   | 145                                     | 22   | 6,909                    | 87   | 57 43                                    |
| Wilkesport.....            | Bothwell.....       | 203                     | 3,725                   | 73   | 22                                      | 23   | 898                      | 49   | 9 43                                     |
| Williamstown.....          | Glengarry.....      | 46                      | 814                     | 65   | 5                                       | 74   | 1,036                    | 37   | 2 71                                     |
| Windsor.....               | Essex.....          | 2,054                   | 30,005                  | 63   | 246                                     | 61   | 37,596                   | 49   | .....                                    |
| Wingham.....               | Huron.....          | 986                     | 15,725                  | 14   | 115                                     | 76   | 29,836                   | 83   | 42 37                                    |
| Woodbridge.....            | York.....           | 358                     | 7,677                   | 88   | 52                                      | 36   | 2,295                    | 52   | 20 67                                    |
| Woodham.....               | Perth.....          | 56                      | 1,465                   | 95   | 11                                      | 27   | 506                      | 77   | 3 65                                     |
| Woodslee.....              | Essex.....          | 401                     | 12,282                  | 17   | 74                                      | 01   | 1,260                    | 78   | 31 76                                    |

\* Ouvert le 3 janvier 1887.

† Ouvert le 3 janvier 1887.

ETAT N° 6.—Province de l'Ontario, etc.—*Suite.*

| Nom du bureau. | Comté.         | Nombre de mandats émis. | Total des mandats émis. | Total des commissions reçues du public. | Total des mandats payés. | Commission allouée aux maîtres de poste. |
|----------------|----------------|-------------------------|-------------------------|---|--------------------------|--|
|                |                |                         | \$ cts.                 | \$ cts.                                 | \$ cts.                  | \$ cts.                                  |
| Woodstock..... | Oxford.....    | 3,257                   | 40,072 64               | 332 05                                  | 48,069 25                | 112 04                                   |
| Woodville..... | Victoria.....  | 822                     | 32,906 76               | 183 68                                  | 2,309 55                 | 83 23                                    |
| Wroxeter.....  | Huron.....     | 512                     | 10,331 74               | 72 05                                   | 2,576 64                 | 27 03                                    |
| Wyoming.....   | Lambton.....   | 768                     | 11,206 74               | 79 42                                   | 3,393 45                 | 28 88                                    |
| York.....      | Haldimand..... | 144                     | 3,317 56                | 22 95                                   | 1,655 37                 | 8 76                                     |
| Yorkville..... | York.....      | 1,367                   | 20,787 78               | 209 90                                  | 3,570 92                 | 54 61                                    |
| Zurich.....    | Huron.....     | 326                     | 10,198 79               | 67 23                                   | 1,873 53                 | 25 85                                    |
| Total.....     |                | 313,464                 | 5,148,382 63            | 40,183 16                               | 4,806,519 88             | 11,541 95                                |

A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes.*

J. C. STEWART,  
*Surintendant, division des mandats-poste.*

## PROVINCE DE QUÉBEC.

ÉTAT N<sup>o</sup> 6.—Indiquant les bureaux de mandats-poste en opération pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

| Nom du bureau.          | Comté.           | Nombre de mandats émis. | Total des mandats émis. |      | Total des commissions reçues du public. |      | Total des mandats payés. |      | Commission allouée aux maîtres de poste. |
|-------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------|------|---|------|--------------------------|------|--|
|                         |                  |                         | \$                      | cts. | \$                                      | cts. | \$                       | cts. |  |
| Acton Vale.....         | Bagot.....       | 52                      | 1,294                   | 02   | 10                                      | 16   | 2,483                    | 65   | 7 67                                     |
| Agnes.....              | Beauce.....      | 96                      | 1,160                   | 21   | 11                                      | 24   | 2,607                    | 44   | 5 10                                     |
| Arthabaskaville.....    | Arthabaska.....  | 285                     | 6,154                   | 44   | 43                                      | 82   | 4,196                    | 91   | 21 93                                    |
| Aylmer East.....        | Ottawa.....      | 270                     | 7,174                   | 92   | 48                                      | 66   | 2,605                    | 91   | 19 33                                    |
| *Bagotville.....        | Chicoutimi.....  | 42                      | 1,810                   | 33   | 10                                      | 45   | 33                       | 75   | 4 52                                     |
| Beauharnois.....        | Beauharnois..... | 433                     | 8,767                   | 33   | 57                                      | 31   | 3,196                    | 31   | 22 75                                    |
| Bécancour.....          | Nicolet.....     | 13                      | 607                     | 09   | 4                                       | 50   | 533                      | 65   | 2 35                                     |
| Bedford.....            | Missisquoi.....  | 334                     | 3,709                   | 10   | 34                                      | 15   | 6,072                    | 87   | 13 15                                    |
| Beebe Plain.....        | Stanstead.....   | 18                      | 242                     | 86   | 1                                       | 53   | 2,913                    | 75   | 72                                       |
| Berthier (en haut)..... | Berthier.....    | 333                     | 9,038                   | 80   | 62                                      | 53   | 4,208                    | 69   | 25 93                                    |
| Black Cape.....         | Bonaventure..... | 194                     | 4,265                   | 03   | 26                                      | 77   | 1,211                    | 60   | 10 99                                    |
| Bolton Centre.....      | Brome.....       | 129                     | 2,141                   | 76   | 20                                      | 41   | 687                      | 15   | 5 53                                     |
| Bryson.....             | Pontiac.....     | 165                     | 3,479                   | 80   | 29                                      | 32   | 1,034                    | 90   | 9 49                                     |
| Buckingham.....         | Ottawa.....      | 570                     | 12,812                  | 23   | 95                                      | 89   | 3,284                    | 13   | 35 29                                    |
| Cacouna.....            | Témiscouata..... | 20                      | 483                     | 89   | 3                                       | 73   | 2,005                    | 89   | 1 60                                     |
| Capelton.....           | Sherbrooke.....  | 147                     | 1,274                   | 74   | 15                                      | 53   | 2,284                    | 83   | 8 70                                     |
| Cap Santé.....          | Portneuf.....    | 24                      | 1,423                   | 00   | 9                                       | 50   | 273                      | 89   | 3 60                                     |
| Chambly Canton.....     | Chambly.....     | 137                     | 2,782                   | 21   | 19                                      | 95   | 2,157                    | 75   | 8 08                                     |
| Chapeau.....            | Pontiac.....     | 55                      | 1,851                   | 14   | 10                                      | 94   | 114                      | 61   | 4 79                                     |
| Chelsea.....            | Ottawa.....      | 267                     | 3,663                   | 76   | 27                                      | 97   | 835                      | 71   | 10 02                                    |
| Chicoutimi.....         | Chicoutimi.....  | 185                     | 8,210                   | 78   | 50                                      | 14   | 5,570                    | 65   | 25 73                                    |
| Clarenceville.....      | Missisquoi.....  | 40                      | 1,794                   | 84   | 11                                      | 12   | 965                      | 04   | 5 42                                     |
| Coaticook.....          | Stanstead.....   | 1,058                   | 10,689                  | 49   | 102                                     | 80   | 8,172                    | 35   | 31 88                                    |
| Compton.....            | Compton.....     | 240                     | 3,442                   | 26   | 32                                      | 27   | 2,404                    | 22   | 10 11                                    |
| Cookshire.....          | do.....          | 268                     | 4,356                   | 08   | 34                                      | 91   | 2,584                    | 19   | 12 97                                    |
| Coteau Landing.....     | Soulanges.....   | 183                     | 7,177                   | 69   | 41                                      | 84   | 1,068                    | 03   | 19 21                                    |
| Cowansville.....        | Missisquoi.....  | 647                     | 6,890                   | 45   | 60                                      | 97   | 2,628                    | 47   | 19 91                                    |
| Danville.....           | Richmond.....    | 342                     | 6,699                   | 48   | 56                                      | 91   | 4,653                    | 64   | 24 37                                    |
| Deschambault.....       | Portneuf.....    | 14                      | 457                     | 34   | 3                                       | 64   | 597                      | 08   | 1 69                                     |
| Drummondville East..... | Drummond.....    | 117                     | 4,143                   | 25   | 27                                      | 80   | 2,318                    | 34   | 12 47                                    |
| Dunham.....             | Missisquoi.....  | 310                     | 5,875                   | 41   | 43                                      | 57   | 1,354                    | 68   | 17 00                                    |
| East Farnham.....       | Brome.....       | 105                     | 738                     | 37   | 7                                       | 24   | 535                      | 99   | 1 99                                     |
| Etchemin.....           | Lévis.....       | 95                      | 1,615                   | 88   | 12                                      | 82   | 920                      | 46   | 5 44                                     |
| Farnham.....            | Missisquoi.....  | 670                     | 11,684                  | 10   | 91                                      | 79   | 2,602                    | 86   | 33 89                                    |
| Franklin Centre.....    | Huntingdon.....  | 34                      | 1,370                   | 06   | 9                                       | 54   | 931                      | 28   | 4 26                                     |
| Frelighsburg.....       | Missisquoi.....  | 170                     | 2,770                   | 27   | 23                                      | 69   | 1,483                    | 30   | 7 95                                     |
| Gaspé Basin.....        | Gaspé.....       | 503                     | 10,346                  | 36   | 72                                      | 01   | 4,143                    | 10   | 28 24                                    |
| Granby.....             | Shefford.....    | 560                     | 7,192                   | 60   | 53                                      | 40   | 2,877                    | 82   | 21 11                                    |
| Grenville.....          | Argenteuil.....  | 276                     | 16,148                  | 11   | 89                                      | 11   | 1,437                    | 34   | 41 31                                    |
| Hatley.....             | Stanstead.....   | 100                     | 1,655                   | 79   | 14                                      | 45   | 550                      | 42   | 5 27                                     |
| Hemmingford.....        | Huntingdon.....  | 70                      | 1,830                   | 93   | 12                                      | 67   | 1,212                    | 23   | 6 37                                     |
| Henryville.....         | Iberville.....   | 95                      | 3,692                   | 99   | 27                                      | 03   | 2,225                    | 79   | 11 89                                    |
| Hochelaga.....          | Hochelaga.....   | 351                     | 5,492                   | 19   | 58                                      | 31   | 1,469                    | 12   | 15 00                                    |
| Hull.....               | Ottawa.....      | 682                     | 22,526                  | 33   | 143                                     | 95   | 3,729                    | 92   | 58 83                                    |
| Huntingdon.....         | Huntingdon.....  | 363                     | 8,132                   | 07   | 62                                      | 34   | 5,130                    | 82   | 23 39                                    |
| Inverness.....          | Mégantic.....    | 174                     | 3,323                   | 03   | 23                                      | 81   | 3,815                    | 57   | 10 92                                    |

\* Ouvert le 3 janvier 1887.

ETAT N<sup>o</sup> 6 — Province de Québec, etc. — Suite.

| Nom du bureau.            | Comté.               | Nombre de mandats émis. | Total des mandats émis. |       | Total des commissions reçues du public. |       | Total des mandats payés. |       | Commission allouée aux maîtres de poste. |       |
|---------------------------|----------------------|-------------------------|-------------------------|-------|---|-------|--------------------------|-------|--|-------|
|                           |                      |                         | \$                      | cts.  | \$                                      | cts.  | \$                       | cts.  | \$                                       | cts.  |
| Joliette .....            | Joliette.....        | 660                     | 18,638                  | 26    | 116                                     | 60    | 6,545                    | 99    | 52                                       | 35    |
| Kamouraska.....           | Kamouraska.....      | 53                      | 1,740                   | 99    | 15                                      | 97    | 3,821                    | 85    | 7  | 71    |
| Kingsbury.....            | Richmond.....        | 166                     | 2,209                   | 08    | 23                                      | 12    | 234                      | 95    | 5  | 73    |
| *Kingsey Falls.....       | Drummond.....        | 57                      | 834                     | 78    | 8                                       | 05    | .....                    | ..... | 2  | 09    |
| Kinnear's Mills.....      | Mégantic.....        | 30                      | 501                     | 84    | 3                                       | 89    | 821                      | 39    | 2  | 93    |
| Knowlton.....             | Brome.....           | 597                     | 10,847                  | 39    | 79                                      | 51    | 2,177                    | 25    | 28                                       | 98    |
| Lachine.....              | Jacques-Cartier..... | 454                     | 7,728                   | 94    | 75                                      | 99    | 2,277                    | 26    | 21                                       | 36    |
| Lachute.....              | Argenteuil.....      | 384                     | 11,326                  | 39    | 100                                     | 86    | 5,734                    | 06    | 32                                       | 94    |
| Lacolle.....              | Saint-Jean.....      | 163                     | 4,529                   | 34    | 33                                      | 70    | 1,725                    | 07    | 12                                       | 26    |
| Lambton.....              | Beauce.....          | 50                      | 1,013                   | 96    | 8                                       | 95    | 157                      | 95    | 2  | 59    |
| Laprairie.....            | Laprairie.....       | 149                     | 3,557                   | 58    | 28                                      | 10    | 1,429                    | 22    | 9  | 53    |
| L'Assomption.....         | L'Assomption.....    | .....                   | .....                   | ..... | .....                                   | ..... | 1,189                    | 15    | 1  | 43    |
| †Laurentides.....         | L'Assomption.....    | 45                      | 1,088                   | 05    | 8                                       | 08    | 448                      | 76    | 3  | 09    |
| Lauson.....               | Lévis.....           | 150                     | 2,276                   | 85    | 21                                      | 94    | 4,056                    | 38    | 14                                       | 93    |
| Lawrenceville.....        | Shefford.....        | 100                     | 2,511                   | 30    | 19                                      | 68    | 1,055                    | 36    | 8  | 00    |
| Leeds.....                | Mégantic.....        | 67                      | 1,715                   | 69    | 12                                      | 08    | 1,308                    | 32    | 6  | 31    |
| Lennoxville.....          | Sherbrooke.....      | 491                     | 7,623                   | 64    | 63                                      | 54    | 4,861                    | 72    | 22                                       | 67    |
| L'Épiphanie.....          | L'Assomption.....    | 12                      | 715                     | 50    | 5                                       | 00    | 395                      | 95    | 2  | 19    |
| Les Éboulements.....      | Charlevoix.....      | 224                     | 3,961                   | 81    | 22                                      | 44    | 800                      | 97    | 10                                       | 41    |
| Lévis.....                | Lévis.....           | 202                     | 5,000                   | 96    | 39                                      | 31    | 8,895                    | 90    | 23                                       | 21    |
| Little Metis.....         | Rimouski.....        | 52                      | 1,656                   | 19    | 11                                      | 74    | 1,600                    | 78    | 4  | 18    |
| Longueuil.....            | Chambly.....         | 25                      | 318                     | 87    | 2                                       | 81    | 1,074                    | 83    | 2  | 04    |
| Lotbinière.....           | Lotbinière.....      | 189                     | 3,464                   | 65    | 24                                      | 88    | 1,750                    | 09    | 11                                       | 75    |
| Louiseville.....          | Maskinongé.....      | 126                     | 3,803                   | 83    | 27                                      | 11    | 2,461                    | 67    | 11                                       | 72    |
| Magog.....                | Stanstead.....       | 278                     | 5,256                   | 75    | 51                                      | 08    | 1,363                    | 05    | 14                                       | 78    |
| Maniwaki.....             | Ottawa.....          | 61                      | 2,451                   | 98    | 17                                      | 20    | 303                      | 60    | 6  | 36    |
| Mansonville.....          | Brome.....           | 225                     | 4,135                   | 63    | 28                                      | 49    | 810                      | 92    | 10                                       | 54    |
| Massawippi.....           | Stanstead.....       | 48                      | 443                     | 91    | 4                                       | 73    | 350                      | 61    | 1  | 67    |
| Melbourne.....            | Richmond.....        | 271                     | 3,166                   | 60    | 29                                      | 80    | 1,547                    | 79    | 8  | 22    |
| Montmagny.....            | Montmagny.....       | 127                     | 3,232                   | 24    | 24                                      | 27    | 4,583                    | 76    | 16                                       | 00    |
| Montréal.....             | Chêlaga.....         | 22,910                  | 390,193                 | 68    | 3,847                                   | 71    | 918,923                  | 22    | .....                                    | ..... |
| Murray Bay.....           | Charlevoix.....      | 611                     | 15,392                  | 69    | 89                                      | 22    | 5,033                    | 84    | 39                                       | 19    |
| Napierville.....          | Napierville.....     | 105                     | 1,978                   | 51    | 17                                      | 51    | 815                      | 75    | 5  | 84    |
| Nicolet.....              | Nicolet.....         | 103                     | 2,258                   | 32    | 16                                      | 70    | 3,405                    | 46    | 9  | 10    |
| N.-Dame de Stanbridge.    | Missisquoi.....      | 242                     | 6,262                   | 59    | 38                                      | 27    | 550                      | 68    | 16                                       | 71    |
| Ormstown.....             | Chateauguay.....     | 78                      | 3,490                   | 67    | 23                                      | 84    | 2,549                    | 89    | 10                                       | 26    |
| Paspébiac.....            | Bonaventure.....     | 457                     | 15,221                  | 98    | 95                                      | 83    | 4,009                    | 03    | 40                                       | 71    |
| Percé.....                | Gaspé.....           | 686                     | 15,646                  | 52    | 101                                     | 90    | 5,350                    | 55    | 46                                       | 06    |
| Pierreville.....          | Yamaska.....         | 37                      | 1,000                   | 98    | 7                                       | 13    | 1,474                    | 89    | 4  | 54    |
| Pointe Saint-Charles..... | Jacques-Cartier..... | 1,424                   | 20,174                  | 38    | 221                                     | 43    | 3,420                    | 07    | 53                                       | 49    |
| Portage du Fort.....      | Pontiac.....         | 109                     | 3,539                   | 10    | 22                                      | 64    | 1,754                    | 18    | 9  | 35    |
| Québec.....               | Québec.....          | 5,289                   | 100,152                 | 04    | 862                                     | 02    | 171,116                  | 31    | .....                                    | ..... |
| Quyon.....                | Pontiac.....         | 210                     | 5,405                   | 08    | 37                                      | 20    | 618                      | 64    | 14                                       | 13    |
| Richmond East.....        | Richmond.....        | 593                     | 7,488                   | 22    | 64                                      | 18    | 3,303                    | 70    | 21                                       | 19    |
| Rigaud.....               | Vaudreuil.....       | 78                      | 1,639                   | 20    | 13                                      | 86    | 1,190                    | 96    | 4  | 91    |
| Rimouski.....             | Rimouski.....        | 256                     | 7,280                   | 81    | 56                                      | 09    | 8,068                    | 81    | 23                                       | 96    |
| Rivière David.....        | Yamaska.....         | .....                   | .....                   | ..... | .....                                   | ..... | 636                      | 77    | 1  | 06    |
| Rivière du Loup (en bas). | Témiscouata.....     | 235                     | 6,243                   | 06    | 45                                      | 42    | 8,239                    | 49    | 22                                       | 77    |
| Robinson.....             | Compton.....         | 172                     | 3,642                   | 47    | 26                                      | 03    | 1,461                    | 08    | 10                                       | 65    |
| Rock Island.....          | Stanstead.....       | 185                     | 2,106                   | 30    | 14                                      | 91    | 1,519                    | 44    | 5  | 28    |
| Roxton Falls.....         | Shefford.....        | 72                      | 1,419                   | 05    | 10                                      | 92    | 1,382                    | 87    | 6  | 13    |
| Saint-André-Est.....      | Argenteuil.....      | 82                      | 3,329                   | 70    | 23                                      | 34    | 3,720                    | 94    | 11                                       | 26    |

\* Ouvert le 3 janvier 1887.

† Ouvert le 2 juillet 1886.



## ETAT N° 9.—Province de Québec, etc.—Fin.

| Nom du bureau.                    | Comté.               | Nombre de mandats émis. | Total des mandats émis. | Total des commissions reçues du public | Total des mandats payés. | Commission allouée aux maîtres de poste. |
|-----------------------------------|----------------------|-------------------------|-------------------------|--|--------------------------|--|
|                                   |                      |                         | \$ cts.                 | \$ cts.                                | \$ cts.                  | \$ cts.                                  |
| Saint-Athanase.....               | Iberville.....       | 239                     | 3,206 05                | 23 96                                  | 2,397 16                 | 10 98                                    |
| Saint-Barthélemi.....             | Berthier.....        | 361                     | 8,416 91                | 50 93                                  | 100 16                   | 21 16                                    |
| Saint-Casimir.....                | Portneuf.....        | 73                      | 2,639 66                | 18 57                                  | 1,541 51                 | 9 44                                     |
| Saint-Césaire.....                | Rouville.....        | 215                     | 3,348 28                | 27 32                                  | 4,121 25                 | 15 64                                    |
| Saint-Chrysostôme.....            | Chateauguay.....     | 191                     | 6,258 22                | 44 51                                  | 2,083 45                 | 17 67                                    |
| Sainte-Croix.....                 | Lotbinière.....      | 56                      | 2,168 80                | 16 07                                  | 2,749 81                 | 11 86                                    |
| Saint-Eustache.....               | Deux-Montagnes.....  | 140                     | 4,375 00                | 30 50                                  | 955 91                   | 11 51                                    |
| Saint-Félix de Valois.....        | Joliette.....        | 16                      | 649 96                  | 4 37                                   | 425 08                   | 2 19                                     |
| Saint-François, Beauce.....       | Beauce.....          | 46                      | 1,217 20                | 9 05                                   | 1,284 01                 | 4 19                                     |
| Sainte-Geneviève de Batiscan..... | Champlain.....       | 8                       | 259 00                  | 1 50                                   | 866 95                   | 1 74                                     |
| Saint-Grégoire.....               | Nicolet.....         | 24                      | 965 82                  | 6 77                                   | 334 86                   | 2 62                                     |
| Saint-Hyacinthe.....              | Saint-Hyacinthe..... | 781                     | 11,845 64               | 109 80                                 | 15,703 95                | 45 36                                    |
| Saint-Jean des Chaillons.....     | Lotbinière.....      | 34                      | 1,233 25                | 7 24                                   | 1,106 26                 | 3 26                                     |
| Saint-Jérôme.....                 | Terrebonne.....      | 180                     | 4,363 93                | 30 12                                  | 4,776 91                 | 15 94                                    |
| Saint-Jean-Est.....               | Saint-Jean.....      | 965                     | 14,322 96               | 110 15                                 | 9,902 97                 | 41 85                                    |
| Sainte-Marie de Monnoir.....      | Rouville.....        | 13                      | 331 18                  | 3 00                                   | 2,298 77                 | 4 65                                     |
| Sainte-Martine.....               | Chateauguay.....     | 25                      | 953 12                  | 6 95                                   | 776 54                   | 2 65                                     |
| Baie Saint-Paul.....              | Charlevoix.....      | 355                     | 12,910 56               | 73 22                                  | 4,486 49                 | 36 26                                    |
| Saint-Pie.....                    | Bagot.....           | 18                      | 291 98                  | 3 09                                   | 850 83                   | 1 79                                     |
| Saint-Polycarpe.....              | Soulanges.....       | 26                      | 1,477 67                | 8 70                                   | 165 32                   | 3 69                                     |
| Saint-Raymond.....                | Portneuf.....        | 150                     | 2,932 06                | 20 08                                  | 712 94                   | 7 98                                     |
| Saint-Rémi.....                   | Napierville.....     | 194                     | 3,823 43                | 31 51                                  | 1,982 71                 | 12 51                                    |
| Saint-Roch de Québec.....         | Québec.....          | 660                     | 12,120 29               | 98 35                                  | 9,662 37                 | 35 16                                    |
| Saint-Sauveur de Québec.....      | do.....              | 210                     | 4,707 69                | 28 93                                  | 2,716 70                 | 13 70                                    |
| Sainte-Scholastique.....          | Deux-Montagnes.....  | 99                      | 3,975 08                | 26 79                                  | 1,774 97                 | 11 63                                    |
| Saint-Sylvestre-Est.....          | Lotbinière.....      | 31                      | 1,249 87                | 10 25                                  | 324 71                   | 3 61                                     |
| Saint-Sylvestre-Ouest.....        | do.....              | 102                     | 1,877 98                | 12 66                                  | 521 25                   | 5 04                                     |
| Ste-Thérèse de Blainville.....    | Terrebonne.....      | 215                     | 4,548 41                | 31 85                                  | 1,321 12                 | 11 89                                    |
| Scotstown.....                    | Compton.....         | 149                     | 2,283 38                | 19 60                                  | 1,959 62                 | 7 12                                     |
| Shawville.....                    | Pontiac.....         | 131                     | 3,901 75                | 26 67                                  | 392 08                   | 9 81                                     |
| Sherbrooke.....                   | Sherbrooke.....      | 1,657                   | 19,484 20               | 182 46                                 | 21,207 88                | 67 45                                    |
| Somerset.....                     | Mégantic.....        | 27                      | 887 62                  | 6 49                                   | 1,841 30                 | 5 05                                     |
| Sorel.....                        | Richelieu.....       | 565                     | 9,885 68                | 76 85                                  | 8,581 85                 | 32 62                                    |
| Durham-Sud.....                   | Drummond.....        | 65                      | 2,461 16                | 14 88                                  | 889 42                   | 7 46                                     |
| Stanfold.....                     | Arthabaska.....      | 14                      | 361 06                  | 3 15                                   | 1,162 14                 | 2 51                                     |
| Stanstead.....                    | Stanstead.....       | 300                     | 2,300 18                | 21 32                                  | 3,571 17                 | 6 93                                     |
| Sutton.....                       | Brome.....           | 155                     | 2,917 24                | 22 63                                  | 1,176 12                 | 8 76                                     |
| Sweetsburg.....                   | Missisquoi.....      | 279                     | 3,243 85                | 26 60                                  | 1,187 06                 | 9 01                                     |
| Terrebonne.....                   | Terrebonne.....      | 57                      | 1,682 69                | 11 20                                  | 2,073 92                 | 4 59                                     |
| Trois-Rivières.....               | Saint-Maurice.....   | 615                     | 10,189 94               | 77 42                                  | 8,548 99                 | 34 76                                    |
| Thurso.....                       | Ottawa.....          | 107                     | 2,583 09                | 19 63                                  | 2,374 36                 | 7 64                                     |
| Ulverton.....                     | Drummond.....        | 22                      | 480 63                  | 3 91                                   | 211 69                   | 1 33                                     |
| Valleyfield.....                  | Beauharnois.....     | 446                     | 10,067 68               | 75 47                                  | 3,890 22                 | 26 59                                    |
| Victoriaville.....                | Arthabaska.....      | 40                      | 455 59                  | 4 41                                   | 859 90                   | 1 76                                     |
| Waterloo-Est.....                 | Shefford.....        | 912                     | 11,365 04               | 98 39                                  | 7,982 40                 | 35 36                                    |
| Windsor Mills.....                | Richmond.....        | 50                      | 829 10                  | 7 24                                   | 635 12                   | 2 33                                     |
| Wright.....                       | Ottawa.....          | 36                      | 1,286 91                | 7 81                                   | 660 76                   | 3 20                                     |
| Yamachiche.....                   | Saint-Maurice.....   | 85                      | 2,636 93                | 16 70                                  | 586 30                   | 7 16                                     |
| <b>Total.....</b>                 |                      | <b>61,765</b>           | <b>1,167,774 90</b>     | <b>9,826 63</b>                        | <b>1,466,129 53</b>      | <b>2,040 05</b>                          |

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

J. C. STEWART,  
Surintendant, division des mandats-postes.

## PROVINCE LE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

ÉTAT N° 6.—Indiquant les bureaux de mandats-poste en opération pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887, etc.

| Nom du bureau.            | Comté.           | Nombre de mandats émis. | Total des mandats émis. |      | Total des commissions reçues du public |      | Total des mandats payés. |      | Commission allouée aux maîtres de poste. |       |
|---------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------|------|--|------|--------------------------|------|--|-------|
|                           |                  |                         | \$                      | cts. | \$                                     | cts. | \$                       | cts. | \$                                       | cts.  |
| Acadia Mines.....         | Colchester.....  | 926                     | 13,787                  | 30   | 106                                    | 34   | 6,345                    | 39   | 41                                       | 06    |
| Amherst.....              | Cumberland.....  | 2,463                   | 31,393                  | 89   | 261                                    | 23   | 52,978                   | 27   | 90                                       | 09    |
| Annapolis.....            | Annapolis.....   | 1,581                   | 21,292                  | 81   | 164                                    | 59   | 11,369                   | 52   | 59                                       | 62    |
| Antigonishe.....          | Antigonishe..... | 1,461                   | 19,180                  | 83   | 146                                    | 08   | 43,193                   | 23   | 81                                       | 75    |
| Arichat.....              | Richmond.....    | 1,363                   | 34,250                  | 21   | 215                                    | 19   | 27,838                   | 51   | 130                                      | 08    |
| Athol.....                | Cumberland.....  | 161                     | 2,674                   | 43   | 15                                     | 95   | 412                      | 93   | 6  | 78    |
| Aylesford.....            | King.....        | 615                     | 10,208                  | 76   | 70                                     | 51   | 4,032                    | 77   | 29                                       | 33    |
| Baddeck.....              | Victoria.....    | 861                     | 19,559                  | 45   | 126                                    | 52   | 10,896                   | 14   | 61                                       | 40    |
| Barrington.....           | Shelburne.....   | 641                     | 10,946                  | 23   | 76                                     | 31   | 11,561                   | 50   | 42                                       | 74    |
| Bass River.....           | Colchester.....  | 82                      | 841                     | 75   | 7                                      | 27   | 1,844                    | 72   | 3  | 25    |
| Bayfield.....             | Antigonishe..... | 99                      | 1,877                   | 78   | 12                                     | 49   | 469                      | 24   | 5  | 30    |
| Bear River (côté ouest).. | Digby.....       | 696                     | 11,397                  | 40   | 78                                     | 79   | 6,256                    | 64   | 34                                       | 54    |
| Berwick.....              | King.....        | 863                     | 17,284                  | 87   | 126                                    | 38   | 7,861                    | 01   | 49                                       | 03    |
| Boylston.....             | Guysboro'.....   | 153                     | 4,046                   | 99   | 28                                     | 27   | 1,284                    | 94   | 12                                       | 34    |
| Bridgeport.....           | Cap-Breton.....  | 364                     | 7,954                   | 54   | 49                                     | 77   | 272                      | 31   | 19                                       | 90    |
| Bridgetown.....           | Annapolis.....   | 1,161                   | 18,957                  | 13   | 135                                    | 31   | 16,422                   | 20   | 56                                       | 55    |
| Bridgewater.....          | Lunenburg.....   | 1,596                   | 26,540                  | 22   | 194                                    | 72   | 10,948                   | 16   | 73                                       | 83    |
| Caledonia Corner.....     | Queen.....       | 880                     | 25,164                  | 16   | 149                                    | 23   | 2,864                    | 17   | 65                                       | 55    |
| Canning.....              | King.....        | 657                     | 8,413                   | 58   | 63                                     | 39   | 4,227                    | 58   | 25                                       | 58    |
| Canso.....                | Guysboro'.....   | 1,222                   | 23,495                  | 80   | 176                                    | 11   | 2,820                    | 20   | 61                                       | 07    |
| Chester.....              | Lunenburg.....   | 246                     | 5,375                   | 24   | 35                                     | 98   | 3,133                    | 19   | 16                                       | 18    |
| Cheticamp Chapel.....     | Inverness.....   | 88                      | 3,067                   | 20   | 17                                     | 44   | 1,531                    | 01   | 8  | 58    |
| Cheverie.....             | Hants.....       | 77                      | 984                     | 23   | 7                                      | 04   | 503                      | 53   | 3  | 17    |
| Clarke's Island.....      | Cap-Breton.....  | 74                      | 1,717                   | 84   | 11                                     | 79   | 455                      | 42   | 4  | 88    |
| Clarke's Harbor.....      | Shelburne.....   | 140                     | 4,608                   | 79   | 29                                     | 41   | 1,469                    | 34   | 13                                       | 34    |
| *Clementsport.....        | Annapolis.....   | 213                     | 1,988                   | 42   | 15                                     | 54   | 1,490                    | 33   | 6  | 22    |
| Clyde River.....          | Shelburne.....   | 161                     | 3,669                   | 53   | 22                                     | 41   | 1,870                    | 79   | 11                                       | 99    |
| Cow Bay.....              | Cap-Breton.....  | 1,140                   | 27,829                  | 52   | 169                                    | 91   | 3,087                    | 64   | 72                                       | 12    |
| Cross Roads (O.H.).....   | Guysboro'.....   | 27                      | 709                     | 95   | 4                                      | 54   | 122                      | 00   | 1  | 84    |
| Dartmouth.....            | Halifax.....     | 557                     | 7,726                   | 01   | 66                                     | 98   | 7,095                    | 75   | 25                                       | 82    |
| Digby.....                | Digby.....       | 1,455                   | 21,439                  | 06   | 156                                    | 08   | 13,126                   | 64   | 64                                       | 26    |
| Economy.....              | Colchester.....  | 370                     | 10,344                  | 89   | 64                                     | 25   | 1,629                    | 64   | 28                                       | 15    |
| English Town.....         | Victoria.....    | 48                      | 669                     | 98   | 4                                      | 83   | 2,928                    | 78   | 5  | 60    |
| Five Islands.....         | Colchester.....  | 256                     | 6,840                   | 79   | 42                                     | 99   | 3,227                    | 67   | 22                                       | 97    |
| Folly Village.....        | do.....          | 103                     | 1,074                   | 06   | 10                                     | 32   | 689                      | 45   | 3  | 35    |
| Freeport.....             | Digby.....       | 23                      | 1,140                   | 70   | 7                                      | 47   | 180                      | 75   | 2  | 91    |
| Gabarouse.....            | Cap-Breton.....  | 184                     | 4,780                   | 02   | 28                                     | 56   | 456                      | 00   | 12                                       | 14    |
| Grand Pré.....            | King.....        | 145                     | 3,268                   | 62   | 21                                     | 49   | 1,316                    | 91   | 8  | 49    |
| Granville Ferry.....      | Annapolis.....   | 670                     | 9,363                   | 50   | 67                                     | 04   | 2,982                    | 54   | 25                                       | 32    |
| Great Village.....        | Colchester.....  | 318                     | 7,312                   | 43   | 56                                     | 31   | 4,290                    | 66   | 21                                       | 67    |
| Guysboro'.....            | Guysboro'.....   | 777                     | 11,996                  | 67   | 88                                     | 78   | 6,965                    | 28   | 34                                       | 78    |
| Halifax.....              | Halifax.....     | 9,704                   | 155,284                 | 78   | 1,421                                  | 52   | 515,830                  | 41   | .....                                    | ..... |
| Hantsport.....            | Hants.....       | 714                     | 8,607                   | 80   | 69                                     | 45   | 4,743                    | 35   | 27                                       | 41    |
| Harbour au Bouche.....    | Antigonishe..... | 479                     | 10,381                  | 93   | 63                                     | 77   | 3,745                    | 40   | 33                                       | 72    |
| Hebron.....               | Yarmouth.....    | 308                     | 6,213                   | 45   | 44                                     | 97   | 4,094                    | 68   | 19                                       | 86    |
| Hopewell.....             | Pictou.....      | 310                     | 4,572                   | 15   | 34                                     | 34   | 6,078                    | 01   | 16                                       | 92    |
| Hubbard's Cove.....       | Halifax.....     | 150                     | 1,157                   | 88   | 9                                      | 13   | 814                      | 37   | 3  | 09    |
| Isaac's Harbor.....       | Guysboro'.....   | 209                     | 4,602                   | 64   | 28                                     | 32   | 2,487                    | 44   | 12                                       | 24    |

\* Ouvert le 2 juillet 1886.

† Ouvert le 3 janvier 1887.

ÉTAT N° 6.—Province de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

| Nom du bureau.                 | Comté.          | Nombre<br>de<br>mandats<br>émis. | Total<br>des<br>mandats<br>émis. | Total<br>des com-<br>missions<br>reçues<br>du public. | Total<br>des mandats<br>payés. | Commis-<br>sion<br>allouée<br>aux<br>maîtres de<br>poste. |
|--------------------------------|-----------------|----------------------------------|----------------------------------|---|--------------------------------|---|
|                                |                 |                                  | \$ cts.                          | \$ cts.   | \$ cts.                        | \$ cts.   |
| Kennecook.....                 | Hants.....      | 179                              | 2,481 23                         | 20 43   | 643 27                         | 7 55  |
| Kentville.....                 | Kings.....      | 1,138                            | 17,300 56                        | 141 25  | 17,088 94                      | 50 57   |
| Kingsport.....                 | do.....         | 89                               | 1,086 70                         | 7 71  | 396 82                         | 3 33  |
| Kingston Station.....          | do.....         | 521                              | 8,794 71                         | 64 19   | 4,161 76                       | 25 99   |
| Lawrencetown.....              | Annapolis.....  | 590                              | 9,649 82                         | 69 63   | 5,540 62                       | 28 04   |
| Lingan.....                    | Cap-Breton..... | 70                               | 2,631 54                         | 14 80   | 465 56                         | 7 46  |
| Little Bras d'Or.....          | do.....         | 112                              | 2,304 42                         | 14 97   | 1,208 49                       | 8 02  |
| Little Glace Bay.....          | do.....         | 744                              | 21,818 65                        | 130 47  | 1,090 37                       | 55 23   |
| Liverpool.....                 | Queen.....      | 1,910                            | 27,966 36                        | 208 03  | 19,966 42                      | 90 84   |
| Lockeport.....                 | Shelburne.....  | 1,626                            | 20,515 63                        | 150 65  | 4,498 20                       | 54 81   |
| Louisburg.....                 | Cap-Breton..... | 349                              | 8,375 05                         | 50 62   | 1,951 77                       | 22 22   |
| Lower Argyle.....              | Yarmouth.....   | 61                               | 1,078 38                         | 8 80  | 2,226 53                       | 6 93  |
| Lower L'Ardoise.....           | Richmond.....   | 91                               | 2,724 49                         | 16 17   | 3,736 78                       | 7 94  |
| Lower Stewiacke.....           | Colchester..... | 299                              | 5,251 45                         | 34 11   | 3,954 22                       | 15 76   |
| Lunenburg.....                 | Lunenburg.....  | 1,127                            | 17,598 36                        | 137 99  | 6,452 52                       | 48 17   |
| Mabou.....                     | Inverness.....  | 562                              | 14,460 80                        | 88 09   | 8,081 11                       | 43 81   |
| Maccan.....                    | Cumberland..... | 294                              | 5,095 18                         | 38 56   | 1,678 82                       | 13 54   |
| Mahone Bay.....                | Lunenburg.....  | 876                              | 17,122 27                        | 112 86  | 2,122 45                       | 44 04   |
| Main-à-Dieu.....               | Cap-Breton..... | 78                               | 2,019 83                         | 13 70   | 1,630 63                       | 5 12  |
| Maidland.....                  | Hants.....      | 482                              | 8,661 48                         | 50 19   | 12,365 44                      | 40 38   |
| Margaree Harbor.....           | Inverness.....  | 196                              | 7,739 39                         | 45 14   | 5,146 85                       | 22 50   |
| Margaretsville.....            | Annapolis.....  | 197                              | 3,924 63                         | 25 30   | 1,646 28                       | 11 72   |
| McGray.....                    | Shelburne.....  | 204                              | 4,731 53                         | 30 41   | 2,422 19                       | 17 47   |
| *Merigonishe.....              | Pictou.....     | 41                               | 771 82                           | 5 12  | 96 53                          | 1 95  |
| Metaghan.....                  | Digby.....      | 304                              | 9,053 46                         | 56 61   | 2,255 79                       | 24 69   |
| Middle Musquodoboit.....       | Halifax.....    | 283                              | 6,701 73                         | 44 01   | 5,960 28                       | 27 50   |
| Middle Stewiacke.....          | Colchester..... | 44                               | 587 69                           | 4 32  | 569 63                         | 2 11  |
| Middleton.....                 | Annapolis.....  | 1,056                            | 24,901 99                        | 172 96  | 17,487 07                      | 73 32   |
| Mill Village.....              | Queen.....      | 220                              | 3,312 37                         | 24 93   | 1,321 59                       | 9 46  |
| Milton.....                    | do.....         | 529                              | 7,437 95                         | 53 79   | 3,061 03                       | 21 72   |
| New Glasgow.....               | Pictou.....     | 2,172                            | 29,179 34                        | 241 93  | 29,434 32                      | 93 68   |
| Newport.....                   | Hants.....      | 252                              | 4,274 28                         | 32 33   | 4,336 48                       | 16 42   |
| Newport Landing.....           | do.....         | 139                              | 2,266 32                         | 19 62   | 827 85                         | 6 70  |
| New Ross.....                  | Lunenburg.....  | 189                              | 3,918 07                         | 23 93   | 648 14                         | 10 21   |
| Noël.....                      | Hants.....      | 267                              | 4,729 64                         | 33 16   | 2,716 46                       | 16 79   |
| North Sydney.....              | Cap-Breton..... | 1,367                            | 23,267 70                        | 169 66  | 16,674 26                      | 68 99   |
| Oxford.....                    | Cumberland..... | 1,010                            | 24,752 78                        | 158 89  | 5,346 21                       | 66 09   |
| Parrsboro'.....                | Cumberland..... | 1,992                            | 36,986 25                        | 241 13  | 8,844 46                       | 96 84   |
| Pictou.....                    | Pictou.....     | 2,056                            | 28,718 72                        | 227 05  | 36,253 65                      | 101 69  |
| Port Hastings.....             | Inverness.....  | 214                              | 5,157 81                         | 31 95   | 4,239 97                       | 16 77   |
| Port Hawkesbury.....           | do.....         | 361                              | 6,228 62                         | 43 53   | 11,524 62                      | 20 64   |
| Port Hood.....                 | do.....         | 684                              | 18,932 59                        | 115 13  | 6,667 65                       | 51 54   |
| Port Maitland.....             | Yarmouth.....   | 312                              | 8,755 12                         | 56 95   | 5,255 23                       | 31 42   |
| Port Medway.....               | Queen.....      | 418                              | 10,544 66                        | 63 99   | 4,088 71                       | 32 13   |
| Port Mulgrave.....             | Guyssboro'..... | 269                              | 5,974 77                         | 38 72   | 2,980 36                       | 19 75   |
| Port Williams.....             | Kings.....      | 216                              | 3,730 20                         | 25 36   | 2,659 83                       | 9 93  |
| Pubnico Harbor.....            | Yarmouth.....   | 248                              | 4,734 67                         | 31 73   | 2,558 92                       | 16 43   |
| Pugwash.....                   | Cumberland..... | 674                              | 10,555 78                        | 76 95   | 5,672 60                       | 31 78   |
| River Bourgeoise.....          | Richmond.....   | 135                              | 3,795 88                         | 23 09   | 1,413 50                       | 10 40   |
| River Inhabitant's Bridge..... | do.....         | 53                               | 796 94                           | 5 13  | 673 89                         | 2 83  |
| River John.....                | Pictou.....     | 659                              | 16,525 91                        | 105 34  | 5,480 17                       | 47 71   |
| River Philip.....              | Cumberland..... | 203                              | 4,714 04                         | 30 59   | 890 84                         | 12 58   |
| *Round Hill.....               | Annapolis.....  | 58                               | 738 64                           | 5 05  | 34 30                          | 1 85  |

\* Ouvert le 3 janvier 1887.

## ÉTAT N° 6.—Province de la Nouvelle-Ecosse, etc.—Fin.

| Nom du bureau.           | Comté.           | Nombre de mandats émis. | Total des mandats émis. |      | Total des commissions reçues du public. |      | Total des mandats payés. |      | Commission allouée aux maîtres de poste. |
|--------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------|------|---|------|--------------------------|------|--|
|                          |                  |                         | \$                      | cts. | \$                                      | cts. | \$                       | cts. |  |
| St. Andrews.....         | Antigonishe..... | 69                      | 1,065                   | 34   | 8                                       | 27   | 2,040                    | 60   | 5 67                                     |
| St. Peter's.....         | Richmond.....    | 480                     | 13,718                  | 36   | 81                                      | 67   | 3,220                    | 64   | 36 90                                    |
| Sandy Cove.....          | Digby.....       | 82                      | 818                     | 33   | 6                                       | 86   | 636                      | 49   | 2 84                                     |
| Shelburne.....           | Shelburne.....   | 1,225                   | 20,133                  | 02   | 140                                     | 29   | 7,912                    | 35   | 55 50                                    |
| Sherbrooke.....          | Guysboro'.....   | 517                     | 13,026                  | 67   | 86                                      | 80   | 6,753                    | 28   | 38 57                                    |
| Shubenacadie.....        | Hants.....       | 220                     | 4,892                   | 09   | 35                                      | 70   | 5,403                    | 93   | 19 61                                    |
| Spring Hill Mines.....   | Cumberland.....  | 2,098                   | 29,322                  | 23   | 218                                     | 66   | 4,268                    | 20   | 75 84                                    |
| Stellarton.....          | Pictou.....      | 821                     | 9,106                   | 15   | 71                                      | 67   | 8,014                    | 04   | 27 32                                    |
| *Summerville.....        | Hants.....       | 116                     | 4,584                   | 92   | 26                                      | 31   | 138                      | 59   | 11 74                                    |
| Sydney.....              | Cap-Breton.....  | 1,577                   | 29,681                  | 20   | 212                                     | 38   | 15,245                   | 00   | 86 63                                    |
| Sydney Mines.....        | do.....          | 291                     | 3,830                   | 17   | 30                                      | 56   | 1,413                    | 37   | 11 18                                    |
| Tangier.....             | Halifax.....     | 229                     | 5,493                   | 00   | 34                                      | 59   | 829                      | 97   | 14 39                                    |
| Tatamagouche.....        | Colchester.....  | 515                     | 10,738                  | 70   | 67                                      | 48   | 6,550                    | 88   | 36 96                                    |
| *Thorburn.....           | Pictou.....      | 83                      | 896                     | 64   | 7                                       | 16   | 257                      | 35   | 2 24                                     |
| Tracadie.....            | Antigonishe..... | 232                     | 3,932                   | 49   | 25                                      | 35   | 3,454                    | 85   | 17 53                                    |
| Truro.....               | Colchester.....  | 2,965                   | 42,053                  | 32   | 342                                     | 61   | 83,025                   | 43   | 137 65                                   |
| Tusket.....              | Yarmouth.....    | 133                     | 2,306                   | 46   | 17                                      | 39   | 5,117                    | 41   | 17 03                                    |
| Upper Musquodoboit.....  | Halifax.....     | 111                     | 3,281                   | 98   | 20                                      | 03   | 770                      | 87   | 9 30                                     |
| Upper Stewiacke.....     | Colchester.....  | 220                     | 4,475                   | 98   | 32                                      | 57   | 2,622                    | 25   | 14 86                                    |
| Wallace.....             | Cumberland.....  | 488                     | 10,502                  | 28   | 67                                      | 79   | 7,596                    | 27   | 35 23                                    |
| Walton.....              | Hants.....       | 123                     | 1,762                   | 20   | 13                                      | 81   | 1,986                    | 45   | 7 34                                     |
| Waterville.....          | King's.....      | 542                     | 10,840                  | 26   | 69                                      | 16   | 1,943                    | 96   | 29 02                                    |
| West Bay.....            | Inverness.....   | 204                     | 2,970                   | 56   | 19                                      | 57   | 2,459                    | 83   | 11 71                                    |
| Westport.....            | Digby.....       | 378                     | 8,837                   | 52   | 54                                      | 70   | 3,269                    | 96   | 24 96                                    |
| West River, Sheet Harbor | Halifax.....     | 317                     | 7,745                   | 71   | 49                                      | 06   | 2,176                    | 56   | 20 26                                    |
| Westville.....           | Pictou.....      | 1,011                   | 23,212                  | 93   | 154                                     | 38   | 3,153                    | 65   | 62 17                                    |
| Weymouth.....            | Digby.....       | 153                     | 2,556                   | 49   | 19                                      | 08   | 5,441                    | 97   | 15 79                                    |
| Weymouth Bridge.....     | do.....          | 423                     | 7,259                   | 47   | 50                                      | 48   | 6,233                    | 44   | 21 37                                    |
| Whyocomagh.....          | Inverness.....   | 331                     | 9,618                   | 74   | 58                                      | 54   | 5,895                    | 40   | 32 32                                    |
| Wilmot.....              | Annapolis.....   | 199                     | 3,632                   | 04   | 28                                      | 06   | 2,898                    | 06   | 12 95                                    |
| Windsor.....             | Hants.....       | 1,723                   | 24,008                  | 77   | 194                                     | 44   | 24,495                   | 11   | 72 71                                    |
| Wolfville.....           | King's.....      | 1,294                   | 24,077                  | 84   | 175                                     | 49   | 18,536                   | 38   | 67 34                                    |
| Yarmouth.....            | Yarmouth.....    | 3,388                   | 49,244                  | 11   | 415                                     | 44   | 79,735                   | 01   | 159 75                                   |
| Total.....               |                  | 87,574                  | 1,549,196               | 05   | 11,266                                  | 48   | 1,442,194                | 34   | 4,231 15                                 |

\* Ouvert le 3 janvier 1887.

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.J. C. STEWART,  
Surintendant, division des mandats-poste.

## PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

ÉTAT N° 6.—Indiquant les bureaux de mandats-poste en opération  
durant l'exercice terminé le 30 juin 1887, etc.

| Nom du bureau.            | Comté.              | Nombre de mandats émis. | Total des mandats payés. | Total des commissions reçues du public. | Total des mandats payés. | Commission allouée aux maîtres de poste. |
|---------------------------|---------------------|-------------------------|--------------------------|---|--------------------------|--|
|                           |                     |                         | \$ cts.                  | \$ cts.                                 | \$ cts.                  | \$ cts.                                  |
| Albert.....               | Albert.....         | 908                     | 21,191 67                | 140 75                                  | 4,406 20                 | 56 05                                    |
| Alma .....                | do .....            | 330                     | 4,534 41                 | 33 58                                   | 3,569 83                 | 14 51                                    |
| Anagance .....            | King .....          | 109                     | 2,085 60                 | 14 11                                   | 1,116 02                 | 5 25                                     |
| Andover .....             | Victoria.....       | 441                     | 14,183 10                | 8 39                                    | 3,391 31                 | 38 11                                    |
| Apohaqui.....             | do .....            | 101                     | 1,506 82                 | 10 34                                   | 1,933 54                 | 4 40                                     |
| Armstrong's Brook.....    | Restigouche.....    | 364                     | 8,237 01                 | 52 36                                   | 1,341 15                 | 22 61                                    |
| Baie Verte.....           | Westmoreland.....   | 475                     | 11,482 86                | 79 08                                   | 4,450 61                 | 33 76                                    |
| Bathurst.....             | Gloucester.....     | 1,026                   | 17,448 77                | 116 18                                  | 6,959 50                 | 46 89                                    |
| Bathurst Village.....     | do .....            | 532                     | 10,604 79                | 67 08                                   | 1,526 35                 | 27 84                                    |
| Bayfield.....             | Westmoreland.....   | 176                     | 5,313 63                 | 35 00                                   | 365 33                   | 13 82                                    |
| Blackville.....           | Northumberland..... | 107                     | 3,400 32                 | 20 49                                   | 606 74                   | 9 14                                     |
| Bristol.....              | Carleton.....       | 151                     | 3,646 39                 | 24 62                                   | 2,181 31                 | 11 38                                    |
| Buctouche.....            | Kent.....           | 264                     | 5,576 27                 | 34 95                                   | 2,468 06                 | 17 12                                    |
| Butternut Ridge.....      | King .....          | 415                     | 7,021 34                 | 46 87                                   | 1,497 21                 | 17 91                                    |
| Campbellton.....          | Restigouche.....    | 1,833                   | 35,628 37                | 235 23                                  | 8,489 33                 | 91 21                                    |
| * Campo Bello.....        | Charlotte.....      | 188                     | 7,498 61                 | 42 16                                   | 131 44                   | 18 80                                    |
| Canterbury Station.....   | York.....           | 692                     | 17,820 63                | 107 06                                  | 1,199 26                 | 45 83                                    |
| Caraquet.....             | Gloucester.....     | 293                     | 6,521 45                 | 40 33                                   | 1,132 16                 | 16 40                                    |
| Carleton.....             | Saint-Jean.....     | 512                     | 7,639 77                 | 64 52                                   | 7,322 36                 | 25 88                                    |
| Centreville.....          | Carleton.....       | 232                     | 4,329 98                 | 32 73                                   | 3,839 84                 | 19 46                                    |
| Chatham.....              | Northumberland..... | 1,528                   | 23,738 27                | 178 50                                  | 13,108 46                | 68 58                                    |
| Chipman.....              | Queen.....          | 119                     | 2,136 77                 | 14 98                                   | 1,580 95                 | 7 77                                     |
| Clifton, King's.....      | King .....          | 54                      | 554 83                   | 5 37                                    | 416 59                   | 1 97                                     |
| † Collins.....            | do .....            |                         |                          |   |                          |  |
| Dalhousie.....            | Restigouche.....    | 758                     | 19,580 35                | 125 21                                  | 7,150 38                 | 54 74                                    |
| Debeck.....               | Carleton.....       | 159                     | 2,460 67                 | 17 39                                   | 880 91                   | 6 61                                     |
| Dorchester.....           | Westmoreland.....   | 1,155                   | 15,116 84                | 116 07                                  | 11,929 57                | 42 24                                    |
| Edmundston.....           | Victoria.....       | 313                     | 17,121 42                | 97 25                                   | 2,838 90                 | 43 33                                    |
| Elgin.....                | Albert.....         | 398                     | 9,921 12                 | 62 33                                   | 2,506 24                 | 25 74                                    |
| Fairville.....            | Saint-Jean.....     | 157                     | 2,025 52                 | 18 54                                   | 1,603 99                 | 6 71                                     |
| Florenceville.....        | Carleton.....       | 162                     | 5,380 16                 | 33 29                                   | 1,710 72                 | 13 97                                    |
| Fredericton.....          | York.....           | 2,801                   | 41,162 44                | 342 93                                  | 49,005 58                |  |
| Fredericton Junction..... | Suabury.....        | 36                      | 872 39                   | 5 97                                    | 1,099 70                 | 2 77                                     |
| Gagetown.....             | Queen.....          | 232                     | 4,249 93                 | 29 12                                   | 2,626 55                 | 10 90                                    |
| Grand Falls.....          | Victoria.....       | 452                     | 18,050 00                | 109 28                                  | 3,013 92                 | 46 41                                    |
| Grand Manan.....          | Charlotte.....      | 559                     | 15,066 98                | 104 36                                  | 3,136 51                 | 39 09                                    |
| Hampstead.....            | Queen.....          | 56                      | 1,404 80                 | 9 03                                    | 402 30                   | 3 51                                     |
| Hampton.....              | King.....           | 184                     | 2,042 12                 | 18 14                                   | 4,352 22                 | 8 52                                     |
| Hartland.....             | Carleton.....       | 197                     | 3,734 75                 | 27 12                                   | 2,264 99                 | 11 01                                    |
| Harvey.....               | Albert.....         | 390                     | 13,146 38                | 76 10                                   | 4,648 09                 | 36 40                                    |
| Harvey Station.....       | York.....           | 232                     | 5,972 13                 | 37 76                                   | 1,073 72                 | 16 01                                    |
| Hillsborough.....         | Albert.....         | 661                     | 10,991 33                | 81 05                                   | 8,427 65                 | 36 46                                    |
| Hopewell Cape.....        | do .....            | 178                     | 3,829 73                 | 25 61                                   | 2,986 71                 | 10 51                                    |
| * Hopewell Hill.....      | do .....            | 22                      | 631 50                   | 3 87                                    | 118 35                   | 1 58                                     |
| Indian Town.....          | Saint-Jean.....     | 603                     | 11,462 17                | 82 83                                   | 3,214 72                 | 30 79                                    |
| Jacksonville.....         | Carleton.....       | 177                     | 3,096 49                 | 21 67                                   | 303 48                   | 7 92                                     |
| Kingsclear.....           | York.....           | 99                      | 2,128 45                 | 13 83                                   | 577 57                   | 5 46                                     |

\* Ouvert le 2 juillet 1886.

† Ouvert le 1er avril 1887.

## ETAT n° 6.—Province du Nouveau-Brunswick, etc.—Fin.

| Nom du bureau              | Comté.               | Nombre de mandats émis. | Total des mandats émis. | Total des commissions reçues du public. | Total des mandats payés. | Commission allouée aux maîtres de poste. |
|----------------------------|----------------------|-------------------------|-------------------------|---|--------------------------|--|
|                            |                      |                         | \$ cts.                 | \$ cts.                                 | \$ cts.                  | \$ cts.                                  |
| Kingston, Kent .....       | Kent .....           | 673                     | 14,847 80               | 94 60                                   | 6,948 31                 | 46 76                                    |
| Kingston, King.....        | King.....            | 28                      | 653 54                  | 4 31                                    | 600 30                   | 2 36                                     |
| Kintore .....              | Victoria .....       | 36                      | 407 68                  | 3 75                                    | 660 22                   | 1 97                                     |
| Kouchibouguac .....        | Kent .....           | 33                      | 408 42                  | 3 06                                    | 306 55                   | 1 30                                     |
| Lepréaux .....             | Charlotte .....      | 20                      | 278 26                  | 2 40                                    | 332 24                   | 99                                       |
| Markhamville .....         | King.....            | 33                      | 460 02                  | 4 81                                    | 47 94                    | 1 19                                     |
| Memramcook .....           | Westmoreland .....   | 214                     | 6,542 17                | 39 34                                   | 5,664 29                 | 21 58                                    |
| * Middle St. Francis ..... | Victoria .....       |                         |                         |   |                          |  |
| † Middle Sackville .....   | Westmoreland .....   | 31                      | 487 94                  | 3 32                                    | 60 31                    | 1 22                                     |
| Millerton .....            | Northumberland ..... | 304                     | 4,395 73                | 33 29                                   | 286 83                   | 11 17                                    |
| Milltown .....             | Charlotte.....       | 424                     | 5,661 82                | 58 09                                   | 490 89                   | 14 57                                    |
| Millville .....            | York .....           | 12                      | 684 32                  | 3 80                                    | 707 60                   | 2 35                                     |
| Moncton .....              | Westmoreland .....   | 5,303                   | 92,975 11               | 684 54                                  | 55,170 63                | 251 30                                   |
| Narrows .....              | Queen.....           | 136                     | 4,336 26                | 27 70                                   | 1,344 49                 | 11 91                                    |
| Newcastle .....            | Northumberland ..... | 1,088                   | 17,849 75               | 134 08                                  | 11,078 05                | 52 54                                    |
| New Mills .....            | Restigouche .....    | 156                     | 1,790 93                | 14 08                                   | 484 71                   | 4 67                                     |
| Oromocto .....             | Sunbury.....         | 111                     | 2,508 93                | 17 35                                   | 1,092 06                 | 7 58                                     |
| Ossekeag .....             | King.....            | 302                     | 4,987 18                | 36 43                                   | 1,648 19                 | 13 03                                    |
| Penobscuis .....           | do .....             | 303                     | 3,814 34                | 29 31                                   | 3,701 26                 | 11 37                                    |
| Petitcodiac .....          | Westmoreland .....   | 1,067                   | 35,579 56               | 205 66                                  | 9,409 69                 | 91 81                                    |
| Petit Rocher .....         | Gloucester .....     | 305                     | 7,835 41                | 46 64                                   | 1,767 52                 | 20 25                                    |
| Richibucto .....           | Kent .....           | 808                     | 18,688 22               | 120 28                                  | 4,879 62                 | 49 51                                    |
| Richmond Corner .....      | Carleton .....       | 85                      | 787 74                  | 6 60                                    | 235 29                   | 2 23                                     |
| River Charlo. ....         | Restigouche .....    | 79                      | 1,511 22                | 10 30                                   | 977 93                   | 3 90                                     |
| River Louison .....        | do .....             | 134                     | 2,136 53                | 13 72                                   | 322 00                   | 6 14                                     |
| Rockland .....             | Westmoreland .....   | 42                      | 503 11                  | 3 96                                    | 831 12                   | 2 71                                     |
| Rothsay .....              | King.....            | 88                      | 861 03                  | 8 05                                    | 953 73                   | 2 88                                     |
| St. Andrews .....          | Charlotte .....      | 856                     | 14,032 54               | 112 20                                  | 9,479 20                 | 42 27                                    |
| St. George .....           | do .....             | 836                     | 15,052 33               | 110 53                                  | 6,475 67                 | 42 51                                    |
| St. John .....             | Saint-Jean .....     | 8,248                   | 138,918 90              | 1,194 33                                | 491,976 03               | .....                                    |
| St. Martin's .....         | do .....             | 329                     | 5,665 98                | 40 80                                   | 2,709 60                 | 17 23                                    |
| St. Stephen .....          | Charlotte.....       | 1,507                   | 19,144 58               | 155 52                                  | 19,567 05                | 53 25                                    |
| Sackville .....            | Westmoreland .....   | 1,493                   | 18,008 55               | 143 91                                  | 28,558 95                | 51 67                                    |
| Salisbury .....            | do .....             | 419                     | 5,314 57                | 39 33                                   | 2,843 58                 | 14 70                                    |
| Shédiac .....              | do .....             | 945                     | 23,081 95               | 152 25                                  | 13,993 02                | 62 90                                    |
| Sheffield .....            | Sunbury.....         | 217                     | 7,706 37                | 45 49                                   | 1,293 74                 | 19 48                                    |
| Shippigan .....            | Gloucester.....      | 47                      | 1,878 62                | 10 62                                   | 208 02                   | 4 76                                     |
| Springfield .....          | King.....            | 157                     | 3,309 51                | 24 78                                   | 1,795 71                 | 9 35                                     |
| Stanley .....              | York .....           | 122                     | 1,633 05                | 11 64                                   | 260 00                   | 4 35                                     |
| Sussex Vale .....          | King.....            | 1,570                   | 24,227 87               | 176 93                                  | 23,256 64                | 70 37                                    |
| Tracadie .....             | Gloucester .....     | 204                     | 4,679 64                | 30 94                                   | 1,352 61                 | 11 69                                    |
| Upham .....                | King.....            | 33                      | 988 45                  | 12 06                                   | 537 29                   | 3 48                                     |
| Upper Gagetown .....       | Queen.....           | 127                     | 3,690 46                | 22 07                                   | 581 51                   | 9 73                                     |
| Weldford .....             | Kent .....           | 527                     | 13,868 92               | 84 87                                   | 3,207 84                 | 39 60                                    |
| Welsford .....             | Queen.....           | 135                     | 2,025 34                | 14 62                                   | 945 22                   | 6 57                                     |
| Westmoreland Point .....   | Westmoreland .....   | 109                     | 1,310 01                | 11 53                                   | 800 47                   | 3 80                                     |
| Woodstock .....            | Carleton .....       | 1,853                   | 31,909 06               | 244 39                                  | 29,154 36                | 94 22                                    |
| Total .....                |                      | 52,320                  | 999,009 05              | 7,192 71                                | 937,718 60               | 2,274 59                                 |

\* Fermé le 30 septembre 1886.

† Ouvert le 3 janvier 1887.

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.J. C. STEWART,  
Surintendant, division des mandats-poste.

### PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ÉTAT N° 6.—Indiquant les bureaux de mandats-poste en opération pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887, etc.

| Nom du bureau.        | Comté.       | Nombre de mandats émis. | Total des mandats émis. |           | Total des commissions reçues du public. |           | Total des mandats payés. |           | Commission allouée aux maîtres de poste. |
|-----------------------|--------------|-------------------------|-------------------------|-----------|---|-----------|--------------------------|-----------|--|
|                       |              |                         | \$                      | cts.      | \$                                      | cts.      | \$                       | cts.      |  |
| Alberton .....        | Prince ..... | 479                     | 8,060                   | 50        | 57                                      | 85        | 3,873                    | 57        | 25 98                                    |
| Charlottetown .....   | Queen .....  | 3,650                   | 63,540                  | 95        | 546                                     | 33        | 61,176                   | 75        | .....                                    |
| Georgetown .....      | King .....   | 292                     | 9,120                   | 23        | 57                                      | 83        | 4,696                    | 54        | 29 49                                    |
| Montague Bridge ..... | do .....     | 520                     | 14,570                  | 64        | 92                                      | 82        | 3,346                    | 59        | 40 57                                    |
| Souris Est. ....      | do .....     | 368                     | 5,294                   | 09        | 41                                      | 80        | 4,925                    | 64        | 22 33                                    |
| Stanley Bridge .....  | Queen .....  | 118                     | 2,142                   | 87        | 15                                      | 59        | 1,162                    | 46        | 6 33                                     |
| Summerside .....      | Prince ..... | 1,267                   | 21,717                  | 40        | 159                                     | 70        | 19,762                   | 32        | 68 10                                    |
| Tignish .....         | do .....     | 108                     | 2,875                   | 41        | 21                                      | 69        | 856                      | 10        | 8 35                                     |
| Victoria .....        | Queen .....  | 166                     | 5,213                   | 90        | 31                                      | 89        | 886                      | 58        | 13 96                                    |
| <b>Total .....</b>    | .....        | <b>6,968</b>            | <b>132,535</b>          | <b>99</b> | <b>1,025</b>                            | <b>50</b> | <b>100,686</b>           | <b>55</b> | <b>215 11</b>                            |

### PROVINCE DU MANITOBA.

|                          |                  |               |                |           |              |           |                |           |               |
|--------------------------|------------------|---------------|----------------|-----------|--------------|-----------|----------------|-----------|---------------|
| Archibald .....          | Selkirk .....    | 650           | 23,062         | 88        | 150          | 37        | 4,134          | 38        | 58 42         |
| Birtle .....             | Marquette .....  | 493           | 12,453         | 42        | 85           | 68        | 8,931          | 71        | 36 14         |
| Brandon .....            | Selkirk .....    | 1,542         | 34,367         | 88        | 258          | 05        | 42,221         | 84        | 117 45        |
| East Selkirk .....       | Lisgar .....     | 20            | 644            | 80        | 4            | 42        | 511            | 34        | 1 99          |
| Emerson .....            | Provencher ..... | 869           | 29,794         | 59        | 182          | 16        | 12,379         | 25        | 78 41         |
| Gladstone .....          | Marquette .....  | 622           | 16,876         | 14        | 103          | 08        | 3,191          | 95        | 44 72         |
| Minnedosa .....          | do .....         | 873           | 21,569         | 11        | 148          | 61        | 9,169          | 69        | 60 20         |
| Morden .....             | Selkirk .....    | 665           | 19,480         | 15        | 126          | 43        | 8,967          | 37        | 49 47         |
| Morris .....             | Provencher ..... | 162           | 4,360          | 00        | 29           | 78        | 2,389          | 74        | 12 24         |
| Neepawa .....            | Marquette .....  | 647           | 23,249         | 14        | 135          | 78        | 4,454          | 49        | 58 97         |
| *Pilot Mound .....       | Selkirk .....    | 404           | 11,787         | 96        | 77           | 88        | 4,761          | 06        | 30 03         |
| Portage la Prairie ..... | Marquette .....  | 1,697         | 41,206         | 62        | 292          | 62        | 19,293         | 59        | 108 12        |
| Rapid City .....         | do .....         | 486           | 15,723         | 27        | 92           | 01        | 4,089          | 66        | 42 46         |
| Selkirk .....            | Lisgar .....     | 328           | 8,460          | 00        | 56           | 13        | 2,671          | 35        | 22 77         |
| Souris .....             | Selkirk .....    | 442           | 12,045         | 63        | 77           | 46        | 2,167          | 32        | 31 72         |
| Stonewall .....          | Lisgar .....     | 247           | 4,930          | 32        | 39           | 09        | 4,142          | 24        | 15 15         |
| Winnipeg .....           | do .....         | 9,617         | 181,231        | 23        | 1,642        | 61        | 245,351        | 36        | .....         |
| <b>Total .....</b>       | .....            | <b>19,754</b> | <b>461,243</b> | <b>13</b> | <b>3,502</b> | <b>16</b> | <b>378,828</b> | <b>34</b> | <b>768 26</b> |

\* Ouvert le 2 juillet 1886.

A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes.*

J. C. STEWART,  
*Surintendant, division des mandats-poste.*

## TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

ETAT N° 6.—Indiquant les bureaux de mandats-poste en opération pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887, etc.

| Nom du bureau.             | Territoire.      | Nombre de mandats émis. | Total des mandats émis. | Total des commissions reçues du public. | Total des mandats payés. | Commission allouée aux maîtres de poste. |
|----------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------|---|--------------------------|--|
|                            |                  |                         | \$ cts.                 | \$ cts.                                 | \$ cts.                  | \$ cts.                                  |
| *Broadview .....           | Assiniboia ..... | 55                      | 1,499 22                | 10 20                                   | 710 59                   | 4 31                                     |
| Calgary .....              | Alberta .....    | 2,088                   | 5,265 17                | 423 38                                  | 30,999 73                | 155 41                                   |
| Fort-McLeod .....          | do .....         | 882                     | 25,824 89               | 182 94                                  | 7,911 64                 | 66 20                                    |
| Maple-Creek .....          | Assiniboia ..... | 258                     | 7,223 82                | 55 96                                   | 2,178 45                 | 18 34                                    |
| Medicine-Hat .....         | do .....         | 946                     | 43,169 05               | 263 64                                  | 3,957 86                 | 111 01                                   |
| Mâchoire d'Original .....  | do .....         | 314                     | 13,068 20               | 82 14                                   | 5,128 90                 | 35 68                                    |
| Moosomin .....             | do .....         | 524                     | 18,282 22               | 117 00                                  | 14,468 68                | 60 01                                    |
| Qu'Appelle .....           | do .....         | 250                     | 6,543 15                | 50 16                                   | 6,030 00                 | 23 70                                    |
| † Qu'Appelle Station ..... | do .....         | 104                     | 2,010 90                | 16 85                                   | 1,826 81                 | 7 11                                     |
| Régina .....               | do .....         | 1,214                   | 25,679 89               | 198 50                                  | 15,266 80                | 70 81                                    |
| Swift Current .....        | do .....         | 225                     | 5,405 35                | 43 82                                   | 894 30                   | 14 30                                    |
| Total .....                |                  | 6,860                   | 204,961 86              | 1,449 59                                | 89,373 76                | 566 88                                   |

## PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

|                        | Comté.                |        |            |          |            |          |
|------------------------|-----------------------|--------|------------|----------|------------|----------|
| Barkerville .....      | Cariboo .....         | 726    | 16,173 77  | 111 49   | 5,203 77   | 41 35    |
| Chemainus .....        | Vancouver .....       | 245    | 4,633 98   | 39 00    | 1,198 76   | 11 66    |
| Chilliwack .....       | New-Westminster ..... | 457    | 13,121 35  | 89 25    | 7,602 55   | 33 62    |
| Clinton .....          | Cariboo .....         | 621    | 17,673 60  | 135 11   | 3,841 63   | 43 36    |
| Comox .....            | Vancouver .....       | 342    | 7,363 20   | 50 75    | 3,537 84   | 19 68    |
| Kamloops .....         | Yale .....            | 2,107  | 97,478 80  | 626 16   | 11,490 94  | 246 16   |
| Ladner's Landing ..... | New-Westminster ..... | 633    | 14,581 75  | 108 33   | 3,763 62   | 36 77    |
| Lytton .....           | Yale .....            | 367    | 16,990 67  | 99 87    | 1,561 85   | 42 67    |
| † Maple Bay .....      | Vancouver .....       | 22     | 77 90      | 1 25     | 497 16     | 47       |
| § Maple Ridge .....    | New-Westminster ..... | 9      | 302 60     | 2 27     | 133 00     | 76       |
| Nanaimo .....          | Vancouver .....       | 2,644  | 75,806 15  | 649 60   | 6,952 73   | 194 25   |
| New Westminster .....  | New-Westminster ..... | 3,589  | 66,721 60  | 676 45   | 48,562 23  | .....    |
| Nicola Lake .....      | Yale .....            | 262    | 9,170 37   | 64 36    | 2,920 35   | 23 64    |
| North Saanich .....    | Vancouver .....       | 131    | 3,150 03   | 22 35    | 248 56     | 7 87     |
| Port Hammond .....     | New-Westminster ..... | 115    | 2,127 74   | 16 62    | 1,247 60   | 5 44     |
| Quesnelle .....        | Cariboo .....         | 476    | 10,472 56  | 73 26    | 4,748 83   | 26 42    |
| Soda Creek .....       | do .....              | 229    | 9,280 46   | 57 03    | 1,494 83   | 23 21    |
| Spence's Bridge .....  | Yale .....            | 298    | 10,936 00  | 70 31    | 1,371 82   | 27 50    |
| Sumas .....            | New-Westminster ..... | 178    | 2,197 19   | 17 09    | 1,298 61   | 5 48     |
| Vancouver .....        | do .....              | 2,936  | 73,041 00  | 557 12   | 34,778 59  | 190 29   |
| Victoria .....         | Victoria .....        | 8,005  | 136,902 49 | 1,356 66 | 214,373 43 | .....    |
| Wellington .....       | Vancouver .....       | 1,012  | 28,761 81  | 228 34   | 602 12     | 72 85    |
| Yale .....             | Yale .....            | 790    | 28,975 88  | 178 43   | 1,944 92   | 73 08    |
| Total .....            |                       | 26,194 | 665,880 90 | 5,231 10 | 359,375 73 | 1,126 53 |

\* Fermé le 20 août 1886; rouvert le 1er avril 1887. † Ouvert le 3 janvier 1887.

‡ Fermé le 30 septembre 1886. § Fermé le 15 octobre 1886. || Ouvert le 1er octobre 1886.

A. W. McLELAN,

*Maître général des postes.*

J. C. STEWART,

*Surintendant, division des mandats-poste.*



## ÉTAT N° 7.

INDIQUANT le coût annuel du système des mandats-poste en Canada, et spécifiant en détail les déboursés pour appointements, etc., pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

|   |  | \$       | cts. |
|---|--|----------|------|
| J. C. Stewart.....                          | La moitié de ses appointements comme surintendant, une moitié étant imputable à la division des caisses d'épargne.....         | 1,400    | 00   |
| G. F. Everett.....                          | Une année d'appointements comme sous-surintendant.....   | 2,250    | 00   |
| W. J. Barrett.....                          | Une année d'appointements comme commis.....  | 1,600    | 00   |
| J. P. Brophy.....                           | do.....  | 1,400    | 00   |
| R. J. Shaw.....                             | do.....  | 1,400    | 00   |
| S. S. Thorne.....                           | do.....  | 1,250    | 00   |
| D. D. McPherson.....                        | do.....  | 1,250    | 00   |
| W. J. Johnstone.....                        | do.....  | 1,250    | 00   |
| J. F. Wall.....                             | do.....  | 1,150    | 00   |
| W. Rowan.....                               | do.....  | 1,100    | 00   |
| M. K. Dunlevie.....                         | do.....  | 1,000    | 00   |
| J. C. Bonner.....                           | Appointements comme commis, jusqu'au 16 mai 1887.....  | 876      | 71   |
| A. W. Wall.....                             | Une année d'appointements comme commis.....  | 1,000    | 00   |
| J. H. Spencer.....                          | do.....  | 1,000    | 00   |
| J. L. Olivier.....                          | do.....  | 900      | 00   |
| G. L. Plunkett.....                         | do.....  | 850      | 00   |
| C. W. Lally.....                            | do.....  | 800      | 00   |
| J. S. Hale.....                             | do.....  | 650      | 00   |
| F. M. S. Jenkins.....                       | do.....  | 600      | 00   |
| F. H. F. Mercer.....                        | do.....  | 600      | 00   |
| F. E. S. Grout.....                         | do.....  | 700      | 00   |
| T. E. Visser.....                           | do.....  | 612      | 50   |
| W. R. Hanley.....                           | do.....  | 600      | 00   |
| J. Mullin.....                              | do.....  | 650      | 00   |
| W. T. Wilson.....                           | do.....  | 600      | 00   |
| F. L. Learoyd.....                          | do.....  | 557      | 50   |
| G. H. Hayes.....                            | do.....  | 500      | 00   |
| J. M. Conroy.....                           | do.....  | 487      | 50   |
| E. Y. Steele.....                           | Appointements comme commis, jusqu'au 30 sept. 1886.....  | 99       | 99   |
| E. O. O. Seguin.....                        | Une année d'appointements comme commis.....  | 425      | 00   |
| C. A. Meikle.....                           | do.....  | 450      | 00   |
| M. J. Finn.....                             | do.....  | 555      | 78   |
| J. C. Martin.....                           | App. comme commis, depuis le 1er août 1886 jusq. 30 juin 1887.....   | 366      | 63   |
| Jas. Fortier.....                           | do 1er sept. do do.....  | 345      | 84   |
| E. J. Cousineau.....                        | do 1er oct. do do.....   | 299      | 97   |
| J. C. Beatty.....                           | do 16 mai 1887 do do.....  | 112      | 50   |
| S. Short.....                               | do 14 do do.....   | 55       | 50   |
| C. A. Clarke.....                           | Une année d'appointements comme embailleur.....  | 500      | 00   |
| A. Wheatley.....                            | do.....  | 382      | 50   |
| R. C. Garvin.....                           | Un mois d'appointements comme messenger.....   | 25       | 00   |
| Pritchard et Mingard.....                   | Timbres, etc., pour le bureau des mandats-poste.....   | 65       | 82   |
| E. Chanteloup.....                          | Timbre pour do.....  | 2        | 00   |
| G. P. O., London, G.B.....                  | Listes des bureaux de mandats-poste, Royaume-Uni.....  | 139      | 92   |
| New York "Journal of Commerce".....         | Une année d'abonnement, jusqu'au 15 novembre 1887.....   | 15       | 00   |
| Montreal "Journal of Commerce".....         | Une année d'abonnement, jusqu'au 15 juillet 1887.....  | 2        | 00   |
| Banques.....                                | Allocation pour frais de port.....   | 217      | 71   |
| Papeterie.....                              | D'après les comptes du bureau de la papeterie.....   | 319      | 87   |
| Cie de lithographie Bur-land (limitée)..... | Photo-gravure de formules de mandats-poste.....  | 3,146    | 25   |
| Impressions et reliure.....                 | D'après les comptes de l'imprimeur de la reine.....  | 1,236    | 94   |
| J. C. Stewart.....                          | Frais de voyage.....   | 282      | 20   |
|   | Indemnité payée aux maîtres de poste sur mandats-poste.....  | 22,764   | 52   |
|   | Coût approximatif du personnel d'expédition employé exclusiv. au service des mandats dans les bureaux de poste des villes..... | 18,000   | 00   |
|   | Total.....   | \$76,845 | 15   |

## ÉTAT N° 8.

INDIQUANT les pertes encourues par la division des expéditions d'argent, système postal du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

|  | \$    | cts. | \$      | cts. |
|--|-------|------|---------|------|
| Fonds de mandat-poste volé du bur. de poste à Newboro', Ont, 17 nov. 1886 .....  |       |      | 20      | 00   |
| do do do Coteau Landing, Qué., 25 avril 1887 .....   |       |      | 60      | 30   |
| do do do Port-Williams, N.-É., 28 juin 1887.. .....  |       |      | 40      | 10   |
| do do do Blenheim, Ont., 24 ééc. 1885..... .....   |       |      | 36      | 71   |
| do do do Truro, N.-E., 13 fév. 1886..... .....   |       |      | 44      | 94   |
| do do do Madoc, Ont., 25 sept. 1886..... .....   |       |      | 36      | 91   |
| do dans la transmission, du bureau de poste, à Bayfield, N.-B., à la banque des Marchands d'Halifax, à Sackville, N.-B., 8 juillet 1886..... ..... |       |      | 35      | 00   |
| Perdu sur faux billets de banque reçus à compte de mandat-poste..... .....   |       |      | 3       | 00   |
| Pertes causées par J. Taylor, commis dans le bureau de poste de Winnipeg, qui s'est soustrait aux recherches le 16 oct. 1886 .....                 | 1,332 | 18   |         |      |
| Moins—Montant recouvré .....   |       | 430  | 00      |      |
|  |       |      | 902     | 18   |
| Total..... .....   |       |      | \$1,179 | 14   |

A. W. McLELAN,  
*Maître-général des postes.*

J. C. STEWART,  
*Surintendant, division des mandats-poste.*

**RÉSUMÉ des opérations relatives aux mandats-poste en Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.**

|  | Nombre<br>de mandats. | \$           | cts.      | \$                | cts.      |
|--|-----------------------|--------------|-----------|-------------------|-----------|
| Montant total des mandats émis en Ontario .....  | 313,464               |              |           | 5,148,382         | 63        |
| do do en Québec .....  | 61,765                |              |           | 1,167,774         | 90        |
| do do dans la Nouvelle-Ecosse .....  | 87,574                |              |           | 1,549,196         | 05        |
| do do " le Nouv.-Brunswick .....   | 52,320                |              |           | 999,009           | 05        |
| do do " l'Île du Prince-Ed. ....   | 6,968                 |              |           | 133,535           | 99        |
| do do " le Manitoba .....  | 19,754                |              |           | 461,243           | 13        |
| do do " les Territ. du N.-O. ....  | 6,860                 |              |           | 204,961           | 86        |
| do do " la Colombie-Britan. ....   | 26,194                |              |           | 665,880           | 90        |
| <b>Total des mandats émis .....</b>  | <b>574,899</b>        |              |           | <b>10,328,984</b> | <b>51</b> |
| Montant total des mandats payés en Ontario .....   |                       | 4,806,519    | 88        |                   |           |
| do do en Québec .....  |                       | 1,466,129    | 53        |                   |           |
| do do dans la Nouvelle-Ecosse .....  |                       | 1,442,194    | 34        |                   |           |
| do do " le Nouveau-Brunswick .....   |                       | 987,718      | 60        |                   |           |
| do do " l'Île du Prince-Edouard .....  |                       | 100,686      | 55        |                   |           |
| do do " le Manitoba .....  |                       | 378,828      | 34        |                   |           |
| do do " les Territoires du Nord-Ouest .....  |                       | 89,373       | 76        |                   |           |
| do do " la Colombie-Britannique .....  |                       | 359,275      | 73        | 9,580,826         | 73        |
| <b>Total des émissions et paiements .....</b>  |                       |              |           | <b>19,909,811</b> | <b>24</b> |
| Dépôts aux caisses d'éparg. reçus par l'interm. des bur. de mandats  |                       |              |           | 8,272,041         | 00        |
| Remboursements payés do do .....   |                       |              |           | 6,626,067         | 51        |
| <b>Montant total des opérations .....</b>  |                       |              |           | <b>34,807,919</b> | <b>75</b> |
| <b>REVENU PROVENANT DES OPÉRATIONS D'EXPÉDITIONS D'ARGENT.</b>   |                       |              |           |                   |           |
| Commission reçue par les maîtres de poste en Ontario .....   |                       | 40,183       | 16        |                   |           |
| do do en Québec .....  |                       | 9,326        | 63        |                   |           |
| do do dans la Nouvelle-Ecosse .....  |                       | 11,266       | 48        |                   |           |
| do do " le Nouveau-Brunswick .....   |                       | 7,192        | 71        |                   |           |
| do do " l'Île du Prince-Edouard .....  |                       | 1,025        | 50        |                   |           |
| do do " le Manitoba .....  |                       | 3,502        | 16        |                   |           |
| do do " les Territoires du N.-O. ....  |                       | 1,449        | 59        |                   |           |
| do do " Colombie-Britannique .....   |                       | 5,231        | 10        |                   |           |
| Profit sur le change dans les opérat. des mand.-poste avec le Roy.-Uni   |                       | 364          | 51        |                   |           |
| do do l'Allemagne .....  |                       | 274          | 60        |                   |           |
| do do l'Italie .....   |                       | 737          | 99        |                   |           |
| do do la Suisse .....  |                       | 36           | 27        |                   |           |
| do do la Belgique .....  |                       | 52           | 67        |                   |           |
| do do la France .....  |                       | 209          | 40        |                   |           |
| Solde de commission reçue de Terre-Neuve sur opérations des mandats poste avec cette colonie .....   |                       | 284          | 16        |                   |           |
| do la Jamaïque do .....  |                       | 64           | 92        |                   |           |
| do la Belgique do .....  |                       | 5            | 02        |                   |           |
| Montant des mandats-poste nuls, c'est-à-dire mandats délivrés pendant l'année terminée le 30 juin 1885, et dont le paiement n'a pas été demandé au 30 juin 1886 .....  |                       | 1,682        | 01        |                   |           |
| Montant rapporté comme une perte pendant l'année expirée le 30 juin 1881, recouvré depuis .....  |                       | 47           | 84        |                   |           |
| Montant rapporté comme une perte pendant l'année expirée le 30 juin 1885, recouvré depuis .....  |                       | 331          | 00        | 83,767            | 72        |
| <b>MOINS—</b>  |                       |              |           |                   |           |
| Solde de commission payée au Royaume-Uni sur opérations des mandats-poste avec ce pays .....   |                       | 2,664        | 22        |                   |           |
| do do Etats-Unis do .....  |                       | 825          | 16        |                   |           |
| Compensation aux Etats-Unis servant d'intermédiaire dans les opérations des mandats-poste du Canada avec les colonies l'Australie .....  |                       | 90           | 42        |                   |           |
| (Comme ce montant excède de \$23.82 la commission perçue sur les mandats-poste tirés sur les colonies de l'Australie, le département canadien perd cette dernière somme dans les opérations des mandats-poste avec les colonies de l'Australie pendant l'année.) |                       |              |           |                   |           |
| <b>A reporter .....</b>  |                       | <b>3,579</b> | <b>80</b> | <b>83,767</b>     | <b>72</b> |

RÉSUMÉ des opérations relatives aux mandats-poste en Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.—*Fin.*

|   | \$    | cts. | \$      | cts. |
|---|-------|------|---------|------|
| Report.....   | 3,579 | 80   | 83,767  | 72   |
| Solde de commission payé à l'Allemagne sur opérations des mandats-poste avec ce pays.....   | 161   | 82   |         |      |
| do do l'Italie do .....   | 234   | 19   |         |      |
| do do la Suisse do .....  | 4     | 23   |         |      |
| do do la France do .....  | 38    | 47   |         |      |
| Coût du change sur remises aux Etats-Unis.....  | 389   | 01   |         |      |
| Perte du change sur les opérat. des mand.-poste avec la Jamaïque  | 8     | 95   |         |      |
|   |       |      | 4,416   | 47   |
| Revenu brut... ..   |       |      | 79,351  | 25   |
| Pertes éprouvées par le service des expéditions d'argent pendant l'année terminée le 30 juin 1886, dont faisait mention le rapport du maître général des postes de cette année, et qui sont maintenant éteintes ..... |       |      | 25      | 39   |
|   |       |      | *79,325 | 86   |
| *Compensat. aux maîtres de poste pour expédit. d'arg. (voir page 21)  |       |      | 22,764  | 52   |
| Balance versée au receveur général.....   |       |      | 56,561  | 34   |
|   |       |      | 79,325  | 86   |

A. W. McLELAN,  
Maître général des postes.

J. C. STEWART,  
Surintendant, division des mandats-poste.

## ÉTAT N° 5.

LISTE de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada; indiquant les détails de chaque cas, et mentionnant les résultats des procédures instituées par le département.

## I.

## LÉTTRES ENREGISTRÉES.

| Numéro. | Nom de l'envoyeur            | Où la lettre a été mise à la poste. | Quand elle l'a été | Contenu déclaré. | Adresse.                        |                   | Déclaration de perte ou de spoliation.   | Classe en récapitulation. |
|---------|------------------------------|-------------------------------------|--------------------|------------------|---------------------------------|-------------------|--|---------------------------|
|         |                              |                                     |                    |                  | Nom.                            | Lieu.             |  |                           |
| 1       | Banq. d'Hamilton.            | Orangeville.....                    | 1886.              | \$ ets.<br>50 30 | J. McKee.....                   | Belwood.....      | Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.  | 8                         |
| 2       | do                           | do                                  | 3 do               | 99 90            | Rév. G. H. Webb.                | Hillsburg.....    |  | 9                         |
| 3       | E. A. Nash.....              | Battleford.....                     | 2 do               | 117 00           | P. J. Waggoner...               | Prince-Albert.    | Ces lettres ont été dérobées par un homme appelé Albert George Garnett, qui arrêta et vola la malle de Prince-Albert, venant de la station de Qu'Appelle, le 17 juillet 1885; il fut arrêté, subit son procès et fut condamné à 14 ans de pénitencier au Manitoba. | 10                        |
| 4       | D. J. Campbell.....          | Fort McLeod.....                    | 5 do               | 6 40             | A. Stansfield.....              | do                |  |                           |
| 5       | Major Rogers.....            | Millford.....                       | 7 do               | 20 00            | Mme C. R. Rogers                | do                |  |                           |
| 6       | McArthur, Boyle et Allen.    | Winnipeg.....                       | 10 do              | 1,000 00         | McArthur et Knowles.            | do                |  |                           |
| 7       | Banque Impériale.            | do                                  | 12 do              | 2 00             | do                              | do                |  |                           |
| 8       | E. H. G. Hay...              | Portg-la-Prairie                    | 13 do              | 20 00            | Mlle E. Hay.....                | do                |  |                           |
| 9       | Z. S. Hall.....              | New Westminster                     | 7 do               | 20 00            | Toronto News Co.                | Toronto.....      |  |                           |
| 10      | F. Harper (maître de poste). | Bayfield, N.-B....                  | 9 do               | 105 86           | Banque des Marchands d'Halifax. | Sackville, N.-B.. | On a déclaré n'avoir reçu que \$75.86.   | 7                         |

|    |                     |                  |           |       |                                    |                  |  |   |
|----|---------------------|------------------|-----------|-------|------------------------------------|------------------|--|---|
| 11 | E. Kéronach.....    | Montmagny.....   | 9 do      | 25 00 | Eduoard Déris.....                 | Château-Richer.. | On a déclaré que le destinataire ne l'a-<br>vait pas reçue.    | 3 |
| 12 | J. B. Beaulieu..... | Amqui.....       | 12 do     | 15 50 | Fabrique de tabac<br>canadien..... | Joliette.....    | do   | 4 |
| 13 | Joseph Gagnon....   | High Rock.....   | 19 do     | 15 00 | Ambroise Gagnon.                   | St-Irénée, Qué.. | On a déclaré que \$10<br>seulement avaient<br>été reçus.       | 7 |
| 14 | M. Pagé.....        | Montréal.....    | 26 do     | 5 00  | Magloire Pagé....                  | Lac Masson.....  | On a déclaré que le<br>destinataire ne l'a-<br>vait pas reçue. | 3 |
| 15 | Rév. M. Fraser..... | Dominionville... | 31 do     | 10 00 | Turner, Rose et Cie                | Montréal.....    | do   | 3 |
| 16 | Thomas Charest....  | Métis.....       | 9 août... | 23 00 | Leclerc et Letellier               | Québec.....      | On a déclaré que le<br>destinataire ne l'a-<br>vait pas reçue. | 3 |
| 17 | George Reckie.....  | Heathcote.....   | 12 do     | 17 00 | D. W. Thompson et<br>Cie           | Toronto.....     | do   | 8 |
| 18 | J. Downs et Cie...  | do               | 12 do     | 20 62 | D. M. Ferry et Cie.                | Windsor, Ont.... |  |   |

ÉTAT N° 5.—I. Lettres enregistrées—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs, en cours de transmission par la poste en Canada.

| N° | Nom de l'envoyeur           | Où la lettre a été mise à la poste. | Quand elle l'a été | Contenu de | Adresse de la lettre.   |   | Déclaration de perte ou de spoliation.   | Classe en récapitulation. |
|----|-----------------------------|-------------------------------------|--------------------|------------|-------------------------|---|--|---------------------------|
|    |                             |                                     |                    |            | Nom.                    | Lieu.   |  |                           |
| 19 | Mlle E. Gillen.....         | Brantford.....                      | 12 août 1886.      | \$ 15 00   | F. W. Hunter.....       | Hamilton.....                                   | On a déclaré que \$11 seulement avaient été reçus.   | 7                         |
| 20 | J. Baker.....               | Oscoda, Mich..                      | 14 do ..           | 5 00       | Mme J. Baker.....       | Casselman .....                                 | Contenues dans un paquet enregistré fait par le bureau de poste de Kingston à Montréal pour le bureau de poste du ch. de fer Canada-Atlantique, le 17 août 1886, qu'on a préf. n'être pas parv. à ce dern. bur. L'enquête n'a pu éclair. la dispar. de ce paquet. Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement. | 2                         |
| 21 | Thos A. Fish.....           | Harrasville, Mich                   | 14 do ..           | 20 00      | Mme A. Fish.....        | Brodie.....                                     |  |                           |
| 22 | A. Macdonald .....          | Cornwall.....                       | 17 do ..           | 25 00      | D. McDermid.....        | Athol.....                                      |  |                           |
| 23 | A. B. McLennan.....         | Launcester.....                     | 17 do ..           | 100 00     | J. Stuart.....          | Maxwell.....                                    |  |                           |
| 24 | Pierre Marceau .....        | Rivière à Pierre.                   | 19 do ..           | 25 00      | George Marceau.....     | Ste. Méthode, Lac St-Jean, comté de Chicoutimi. | On a déclaré qu'elle avait été reçue sans contenu.   | 7                         |
| 25 | Mme H. Doolan.....          | Orillia.....                        | 21 do ..           | 18 00      | Mme Jos. Wallace.       | Toronto.....                                    | On a déclaré que \$17 seul. av. été reçus  | 4                         |
| 26 | Nap. Baillargeon.....       | Québec.....                         | 21 do ..           | 37 00      | P. Morin.....           | Saint-Prime .....                               | On a déclaré que le destinataire ne l'avait pas reçue.   | 7                         |
| 27 | MacLennan, Lidell et Oline. | Cornwall.....                       | 27 do ..           | 384 30     | Mlle J. McK. McPherson. | South Lancaster                                 | On a déclaré que \$284 30 seulement avait été reçu.  | 3                         |
| 28 | Inspect. des postes         | Barrié.....                         | 31 do ..           | 7 00       | W. Cunningham.          | Midhurst.....                                   | On a déclaré que le destinataire ne l'avait pas reçue.   | 7                         |

|                     |                     |                          |             |                     |                       |                   |   |   |
|---------------------|---------------------|--------------------------|-------------|---------------------|-----------------------|-------------------|---|---|
| 29                  | Thos. Riley.....    | Hepworth.....            | 31 do ..    | 13 00               | Thomas Luckson.....   | Walkerton.....    | On a déclaré que \$7 seulement ont été reçus.   | 7 |
| 30                  | Jacob Eldridge..... | Boston, Mass.....        | 6 sept..... | 15 00               | Thos. Eldridge.....   | Yarmouth, N.-E.   | On a déclaré que les destinataires ne les avaient pas reçus.  | 8 |
| 31                  | do .....            | do .....                 | 7 do ..     | 7 00                | Mde Cynthia Southern. | do .....          | do .....  | 4 |
| 32                  | Mde. F. Gagné.....  | Saint-Sauveur de Québec. | 7 do ..     | 18 00               | Augusta Richard.      | Matane.....       | do .....  | 4 |
| 33                  | Octave Jacques..... | Québec.....              | 9 do ..     | 566 29              | Mars Belley.....      | Chicoutimi.....   | On a reconnu avoir reçu cette lettre au bureau de poste de Québec, mais il n'y a aucun indice qu'elle en soit parée.  | 4 |
| Henry Robinson..... | Port-Elgin.....     | 11 do ..                 | 21 00       | C. H. Hubbard ..... | Toronto.....          | do .....          | 2   |   |
| 35                  | John Byrns.....     | Bartibogue               | 15 do ..    | 10 00               | Mde John Byrns.....   | Pockmonche, N.-E. | On a déclaré que \$5 seulement ont été reçus  | 7 |
| 36                  | Le maître de poste  | Wikesport.....           | 16 do ..    | 22 00               | Banque de Montréal    | Sarnia.....       | On croit qu'elle a été volée par un commis sur la route de Sarnia et Wallaceburg, auquel le maître de poste de Sombra avait confié le soin de fermer à clef le sac de mailles destiné à Sarnia, le 17 et le 20 sept. 1886. La preuve n'étant cependant pas suffisante pour justifier une poursuite. Le maître de poste de Sombra en a remboursé le contenu. | 8 |
| 37                  | Samuel Whitley..... | Sombra.....              | 17 do ..    | 4 00                | Johnson et Mills..... | do .....          | do .....  | 7 |
| 38                  | do .....            | do .....                 | 20 do ..    | 5 00                | J. G. McCrae.....     | do .....          | do .....  | 8 |

ÉTAT N° 5.—I. Lettres enregistrées.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1887, de spoliation ou de pertes de lettres contenant des valeurs, en cours de transmission par la poste du Canada.

| Numéro. | Nom de l'envoyeur           | Où la lettre a été mise à la poste. | Quand elle l'a été déclaré. | Contenu \$ cts. | Adresse.                 |                           | Déclaration de perte ou de spoliation.  | Classe en récapitulation. |
|---------|-----------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|---|---------------------------|
|         |                             |                                     |                             |                 | Nom.                     | Lieu.                     |   |                           |
| 39      | Mde D. Daley .....          | Montréal. ....                      | 24 sept. ... 1886.          | 1 00            | D. Daley .....           | Sainte-Anne de Bellevue.  | On a déclaré que le destinataire ne l'avait pas reçue.  | 3                         |
| 40      | A. McIlroy .....            | Leasfeld .....                      | 24 do ...                   | 1 00            | John White .....         | Madoc .....               | } Cette lettre a été par accident délivrée à une mauvaise adresse au bureau de poste de Ste-Anne de Bellevue, et le maître de p. de ce bur. en a conséquemment remboursé le contenu. Ces lettres ont été volées par des voleurs qui sont entrés avec effraction dans le bureau de poste de Madoc, dans la nuit du 25 sept. 1886. On n'a pu découvrir les auteurs de ce vol. | 9                         |
| 41      | Edward Pope .....           | Westfuntington .....                | 23 do ...                   | 20 00           | Mde Pope .....           | Eldorado. ....            |   |                           |
| 42      | A. F. Wood .....            | Madoc .....                         | 25 do ...                   | 147 00          | D. McGee .....           | Toronto .....             |   |                           |
| 43      | G. H. Brown .....           | do .....                            | 25 do ...                   | 5 00            | James et Taylor .....    | Bridgewater .....         |   |                           |
| 44      | J. V. Herance .....         | La Baie, Qué. ....                  | 28 do ...                   | 4 00            | Mlle A. Delorimier ..... | Saint-Boniface .....      |   |                           |
| 45      | A. Trudelle .....           | Lorette .....                       | 28 do ...                   | 25 00           | A. Trudelle .....        | Winnipeg. ....            | } Contenues dans les malles brulées avec le wagon-poste près de la station de Gilbert, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, le 3 octobre 1886.  | 10                        |
| 46      | E. McFarlane .....          | Dundas .....                        | 28 do ...                   | 15 00           | Jno. Wells .....         | do .....                  |   |                           |
| 47      | Registral, comte de Simcoe. | Barrie .....                        | 29 do ...                   | 1 49            | J. A. Ovas .....         | Souris .....              |   |                           |
| 48      | W. A. Preston .....         | Ottawa .....                        | 30 do ...                   | 5 00            | Mlle A. Christie .....   | Cook's Creek .....        |   |                           |
| 49      | F. Hawken .....             | do .....                            | 30 do ...                   | 35 32           | D. J. Smith .....        | Winnipeg. ....            |   |                           |
| 50      | Pierre Bertrand .....       | Montréal .....                      | 30 do ...                   | 10 00           | Thos Bertrand .....      | Saint-Boniface .....      |   |                           |
| 51      | Paçalhal Cyr .....          | Ste-Scholastique .....              | 30 do ...                   | 12 00           | Stamias Cyr .....        | Morris .....              |   |                           |
| 52      | P. McKeand .....            | Montréal .....                      | 30 do ...                   | 25 00           | E. J. McKay .....        | Winnipeg .....            |   |                           |
| 53      | P. S. Ross .....            | do .....                            | 30 do ...                   | 11 68           | T. N. Fairbanks .....    | do .....                  |   |                           |
| 54      | Geo. H. Rowell .....        | do .....                            | 30 do ...                   | 4 00            | Geo. H. Hadskiss .....   | do .....                  |   |                           |
| 55      | Banque Union .....          | do .....                            | 30 do ...                   | 10 00           | Ban. Union du B.-O ..... | do .....                  |   |                           |
| 56      | Geo. B. Day .....           | Port-Arthur .....                   | 1er oct. ...                | 1 20            | Afred Jones .....        | do .....                  | } On a déclaré que \$30 sen. ont été reçus.   | 7                         |
| 57      | Jos. Buisson .....          | Hight-Hock, Qué. ....               | 2 do ...                    | 30 00           | Orésime Buisson .....    | Mont-Carmel .....         |   |                           |
| 58      | William Nolte .....         | Listowel. ....                      | 22 do ...                   | 2 00            | Wilhelm Nolte .....      | Einbeckhausen, Allemagne. | } On a déclaré qu'elle avait été reçue sans contenu.  | 5                         |

|    |                      |                   |              |         |                          |                      |  |   |
|----|----------------------|-------------------|--------------|---------|--------------------------|----------------------|--|---|
| 59 | John G. Gorman ..... | Dacre .....       | 22 do ...    | 3 50    | Elias Holstein .....     | Shawville, Qué. .... | On a déclaré que \$1.50 sen. ont été reçus.  | 7 |
| 60 | W. Andrews .....     | Green River ..... | 25 do ...    | 53 13   | Sawyer et Cie. ....      | Hamilton .....       | On a déclaré que les destinataires ne l'avaient pas reçue.   | 3 |
| 61 | Wm. Thornbury .....  | Glenarm .....     | 1er nov. ... | 22 00   | Daniel McLean .....      | Toronto .....        | On a déclaré que le destinataire ne l'avait pas reçue.   | 3 |
| 62 | John Webster .....   | Brockville .....  | 10 do ...    | 1032 75 | Bennett et Connell ..... | Spencerville. ....   | On a déclaré que \$1,002.75 sen. ont été reçus.  | 7 |
| 63 | H. T. Bickmore ..... | Alport .....      | 13 do ...    | 10 00   | J. B. Armstrong Mfg. Co. | Guelph .....         | On a déclaré que les destinataires ne l'avaient pas reçue.   | 3 |
| 64 | W. Doelle .....      | Berlin .....      | 15 do ...    | 9 10    | S. Smith .....           | Listowel. ....       | La preuve dans ce cas indiquait que cette lettre avait été délivrée à une mauvaise adresse au bur. de poste de Listowel, et le maître de poste en a en conséquence remb. le contenu. | 3 |

ETAT N° 5.—L. Lettres enregistrées.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs, en cours de transmission par la poste en Canada.

| Numéro. | Nom de l'envoyeur     | Où la lettre a été mise à la poste. | Quand elle l'a été | Contenu déclaré. | Adresse de la lettre.         |                   | Déclaration de perte ou de spoliation.                                      | Résultat de l'enquête départementale.   | Classe en récapitulation. |
|---------|-----------------------|-------------------------------------|--------------------|------------------|-------------------------------|-------------------|---|---|---------------------------|
|         |                       |                                     |                    |                  | Nom.                          | Lieu.             |   |   |                           |
| 65      | R. Shorthill.....     | Ballinafad, Out.....                | 17 nov....         | \$ cts<br>16 50  | Dom. Grange Fire Association. | Owen Sound ...    | On a déclaré que \$6.50 s. ont été reçus.                                   | Aucune preuve pour expliquer la prétendue différence.   | 3                         |
| 66      | A. Bennett.....       | Parkhill.....                       | 23 do ..           | 0 50             | Real Pen Works Co.            | Windsor, Ont..... | On a déclaré que les destinataires n'avaient pas reçue.                     | On croit qu'elle a été volée par un garçon de 9 ans, auquel on avait à tort permis d'entrer dans le bureau de poste de Parkhill.  | 7                         |
| 67      | F. C. Deitch .....    | Oayunga .....                       | 25 do ..           | 46 41            | Banq. d'Hamilton.             | Hagersville.....  | On a dit qu'elle avait été reçue sans contenu.                              | Aucune preuve pour expliquer la prétendue différence. L'enveloppe n'a pas été conservée.  | 8                         |
| 68      | S. Bremer .....       | Drumbo .....                        | 4 déc.....         | 10 00            | Edwd. Daly et Cie.            | Napanee .....     | .....   | Le bur. de poste de Drumbo a été enfoncé par des voleurs dans la nuit du 4 déc. 1886 et des lettres ont été déposéées de leur contenu. Aucun indice des auteurs de ce vol. Comme on a jugé que l'endroit où l'on gardait ces lettres enregistrées dans le bur. de poste de Drumbo n'était pas suffisant, le maître a été tenu responsable et en a remboursé le contenu. | 3                         |
| 69      | B. F. Churchill.....  | do .....                            | 4 do ..            | 2 00             | B. F. Churchill .....         | Bronte .....      | .....   | L'enquête faite dans cette cause a montré que cette lettre avait disparue dans le bur. de poste de Montréal. Le contenu de cette lettre a été remboursé par part égale par trois employés du bur. de poste de Montréal chargés de l'enregistrement de ces lettres.  | 3                         |
| 70      | W. A. Brandy .....    | do .....                            | 4 do ..            | 0 75             | Peter Scott .....             | Stratford.....    | .....   | .....   | 3                         |
| 71      | Lanthier et Bain..... | Saint-Polycarpe.                    | 6 do ..            | 100 00           | P. P. Martin et Cie.          | Montréal .....    | Perdue dans le bur. de poste de Montréal, après un enregistrement, partiel. | .....   | 3                         |

|    |                       |                                  |          |       |                         |                  |  |   |   |
|----|-----------------------|----------------------------------|----------|-------|-------------------------|------------------|--|---|---|
| 72 | D. Pearson.....       | Division du B.P. de Toronto-Est. | 9 do ..  | 10 00 | C. Armstrong .....      | Stouffville..... | On a déclaré que \$5 seulement ont été reçus.          | Cette soustrait et autres mentions plus bas (voir ce qui a été dit au cas n° 72) ont été faites croit-on par un assistant malhonnête dans le succursale du bureau de poste de Toronto-Est, mais la preuve suffisante pour justifier une poursuite. La perte a été remboursée. Un parent du com. soupçon.                                  | 3 |
| 73 | Albert Alward.....    | Straffordville.....              | 14 do .. | 4 00  | Albert Oulp.....        | Houghton Centre  | On a déclaré que le destinataire ne l'avait pas reçue. | Cette lettre a été régulièrement reçue au B. P. de Tilsonburg, auquel elle avait été expédiée de Straffordville, mais on n'a pu trouver aucune trace ultérieure. Le maître de poste de Tilsonburg ayant pu montrer comment il avait disposé de cette lettre, a été trouvé responsable de la perte et a remboursé le contenu de la lettre. | 3 |
| 74 | A. Lowrie.....        | Bearbrook .....                  | 17 do .. | 5 00  | Mlle Lina Lowrie.       | Winnipeg .....   | do   | Cette lettre a été suivie jusqu'au bureau de poste de Winnipeg, où l'on croit qu'elle a disparue. Les commis responsables de sa garde en lieu de sûreté, en ont remboursé le contenu.   | 3 |
| 75 | Pierre Beaudette..... | Lewiston, Maine.                 | 20 do .. | 6 00  | Moderste Beaudette      | Warwick, Qué...  | On a déclaré que \$1 seulement a été reçu.             | L'enquête faite dans ce cas montre qu'il y avait eu une certaine incurie relativement à cette lettre dans le bureau de poste de Howick, où elle avait été envoyée par erreur. La perte a été en conséq. remboursée par le maître de poste de Howick.  | 4 |
| 76 | F. Hollingsworth..    | Carleton Place..                 | 21 do .. | 20 00 | John L. Cassidy et Cie. | Montréal .....   | On a déclaré que le destinataire ne l'avait pas reçue. | Cette lettre a été envoyée au bureau de poste d'Ottawa, où l'on en perd toute trace ni l'origine ni le maître de p. de Klock's Mills n'ayant pas inscrit cette lettre sur la feuille d'avis de la maille du B. P. d'Ottawa et du ch. de fer de North Bay, auquel elle aurait dû être expédiée de son bureau, en a remboursé le contenu.   | 3 |
| 77 | C. Rochon.....        | Klock's Mills.....               | 23 do .. | 24 00 | Mme C. Rochon.....      | Alfred.....      | do   | .....   | 3 |
| 78 | J. Sigurdson.....     | Grund, Man.....                  | 24 do .. | 24 50 | David Maxwell ..        | Winnipeg ..      | On a déclaré que 50c. seulement ont été reçus.         | Aucune preuve pour expliquer le détournement allégué.   | 7 |



ÉTAT N° 5.—I. Lettres enregistrées—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs, en cours de transmission par la poste en Canada.

| Numéro. | Nom de l'envoyeur    | Où la lettre a été mise à la poste. | Quand elle l'a été | Contenu de la lettre        | Adresse de la lettre.           |                   | Déclaration de perte ou de spoliation.                 | Résultat de l'enquête départementale.  | Classe en récapitulation. |
|---------|----------------------|-------------------------------------|--------------------|-----------------------------|---------------------------------|-------------------|--|--|---------------------------|
|         |                      |                                     |                    |                             | Nom.                            | Lieu.             |  |  |                           |
| 79      | Thomas Bymeth...     | Port-Severn .....                   | 30 déc. ...        | \$ 27 00                    | Banque Fédérale...              | Lindsay .....     | On a déclaré que le destinataire ne l'avait pas reçue. | Cette lettre a été reçue par le bur. de poste ambulant du ch. de f. Midland de Wauhashene, le 31 déc. 1886. Le commis de la malle ayant omis de continuer l'enregistrement en inscrivant cette lettre sur sa lett. e d'avis pour Lindsay, a été tenu responsable et en a remboursé le contenu.                     | 3                         |
| 80      | J. R. Booth .....    | Ottawa .....                        | 30 do ...          | 81 13                       | S. J. Dempsey ...               | Calabogie .....   | do   | Ces lettres étaient contenues dans un sac fait au b. de p. d'Ottawa pour Reutrow, dans la nuit du 30 déc. 1886, qu'on suppose avoir été volé sur le chariot sur lequel il avait été placé à la gare du C.O.P. à Ottawa, le même soir. On n'a pu découvrir aucun indice de ce vol.                                  | 6                         |
| 81      | Ministère des T. P.  | do .....                            | 30 do ...          | 38 50                       | J. Barry .....                  | High Falls .....  |  |  |                           |
| 82      | Thomas Rydet .....   | St. V. Hebert, N.-E.                | 19 do ...          | 15 00                       | Mme Thos. Rydet.                | Straight Shore.   | On a déclaré que \$5 seulement ont été reçus.          | On a déclaré que cette lettre était contenue dans un paquet chargé, expédié de Saskatoon, à la station de Qu'Appelle, mais qui n'est pas parvenu à ce dernier bureau. On ne peut découvrir la cause de cette non-réception.  | 2                         |
| 83      | L. J. Lingley .....  | Portland, N.-E.                     | 30 do ...          | 5 00                        | J. N. Hallock .....             | New-York .....    | On a dit qu'elle avait été reçue sans contenu.         | Comme il n'y a aucune marque de la dépêche de cette lettre qui a été déposée pour enregistrément au bureau de poste des mines de Coe Hill, le maître de poste de ce bureau en a remboursé le contenu.  | 3                         |
| 84      | Archie Agnew .....   | Oalais, Maine .....                 | 31 do ...          | 8 00                        | Mlle Kate Hennessey             | Portland, N.-E.   | On a déclaré que \$2 seulement ont été reçus.          | Le maître de poste de South Gower a délivré cette lettre par erreur à un nommé Carl Anderson, qui a disparu. Le maître de poste de South Gower a remboursé le contenu.   | 3                         |
| 85      | Geo. W. Grant .....  | Saskatoon .....                     | 4 janv. ...        | 5 00                        | C. H. Black .....               | Régina .....      | On a déclaré que le destinataire ne l'avait pas reçue. | On croit qu'elle a été manipulée au bureau de poste de Portland. Voir les cas nos 82, 83 et 84, classe I.  | 5                         |
| 86      | Rév. J. Miller ..... | Coe Hill Mines .....                | 7 do ...           | 2 00                        | J. Theobald et Cie              | Londres, Ang. ... | do   | On a déclaré que cette lettre était contenue dans un paquet chargé, expédié d'Omécée à Toronto, où il paraît n'être jamais parvenu.  | 2                         |
| 87      | J. Salsbury .....    | Montréal .....                      | 7 do ...           | 14 70                       | John Hendrickson.               | South Gower ..... | do   | Contenu dans une partie de la malle de Pembroke p. Beaschburg, le 10 janv. 1887, détr. par accident pendant que le commis de la malle entre Ottawa et North Bay échangeait les malles à la traversée du chemin du gouvernement avec le commis de la malle pour Forrester's Falls et la traversée du chemin de fer. | 10                        |
| 88      | Kinney, Haley et Cie | Yarmouth, N.-E.                     | 7 do ...           | 26 00                       | W. D. Morrow .....              | Portland, N.-E.   | On a déclaré que \$5 seulement avaient été reçus.      | On a déclaré que les destinataires ne les ont pas reçues.  | 2                         |
| 89      | M. Twomey .....      | Omécée .....                        | 8 do ...           | 111 00                      | R. H. Tomlinson .....           | Toronto .....     | do   | On a déclaré que cette lettre était contenue dans un paquet chargé, expédié d'Omécée à Toronto, où il paraît n'être jamais parvenu.  | 10                        |
| 90      | A. E. Byers .....    | do .....                            | 8 do ...           | 10 95                       | "The Industrial" Hamilton ..... | Hamilton .....    |  |  |                           |
| 91      | Mrs Fleming .....    | do .....                            | 8 do ...           | 2 00                        | Palmer et Hugtes.               | New-York .....    |  |  |                           |
| 92      | Eliza Dansey .....   | do .....                            | 8 do ...           | Montre<br>évaluée<br>à 5 00 | Mlle M. E. McLean.              | Bay Centre .....  | do   | do   | do                        |
| 93      | Minist. des postes.  | Ottawa .....                        | 10 do ...          | 19 00                       | Le maître de poste              | Gower Point ..... | do   | do   | do                        |
| 94      | A. Macdonald .....   | Pembroke .....                      | 10 do ...          | 9 66                        | S. Snowden .....                | Westmeath .....   | do   | do   | do                        |

ETAT N° 5.—I. Lettres enregistrées.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs, en cours de transmission par la poste en Canada.

| N°  | Nom de l'envoyeur    | Où la lettre a été mise à la poste. | Quand elle l'a été. | Contenu déclaré. | Adresse de la lettre. |                  | Déclaration de perte ou de spoliation.  | Classe en récapitulation.   |
|-----|----------------------|-------------------------------------|---------------------|------------------|-----------------------|------------------|---|---|
|     |                      |                                     |                     |                  | Nom.                  | Lieu.            |   |   |
| 85  | Herbert Collinson.   | Beauville.....                      | 20 janv...          | 3 00             | R. W. Ross.....       | Guelph.....      | Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçus.   | Contenu dans un sac fait sur le wagon-poste attaché au train du Grand-Tronc allant à l'est, qui a quitté Montréal dans la soirée du 20 janvier 1887, qu'on croit avoir été perdue en vol à la gare Union, à Toronto. Le commis chargé du transfert des malles ayant manqué de contrôler régulièrement le nombre de sacs qu'il a reçu du wagon-poste, a été tenu responsable et en a remboursé le contenu. |
| 86  | W. J. Butler.....    | Kars.....                           | 20 do ..            | 36 00            | J. E. Armstrong...    | do .....         |   |   |
| 87  | John A. Boyd.....    | Montréal.....                       | 20 do ..            | 15 00            | W. C. Boyd.....       | do .....         |   |   |
| 88  | Wm. Anderson.....    | Wooler.....                         | 19 do ..            | 2 00             | John Anderson .....   | Norham .....     | Reçue sans contenu.   | Aucune preuve de la disparition alléguée.   |
| 89  | A. Woodbridge.....   | Toronto.....                        | 22 do ..            | 25 00            | F. Godard.....        | Colborne.....    |   |   |
| 100 | Smith et Bairdick.   | Norwood.....                        | 18 do ..            | 35 00            | F. S. Taylor et Fils  | Walkerton.....   |   |   |
| 101 | Rév. G. McDonald.    | Pictou, N.E.....                    | 22 do ..            | 17 50            | Geo. Gale et Fils..   | Waterville.....  | Contenues dans un paquet chargé fait par le bureau de poste de Québec et du chemin de fer Richmond pour Richmond et le bureau de poste du chemin de fer d'Island Pond. La | 4   |
| 102 | J. Holt.....         | Québec.....                         | 23 do ..            | 5 00             | Mlle Holt.....        | Lennoxville..... |   |   |
| 103 | Prosper Plourde..... | L'Islet.....                        | 23 do ..            | 25 00            | L. Plourde.....       | Brunswick, Me..  |   |   |
| 104 | R. Stewart.....      | Inverness.....                      | 23 do ..            | 13 00            | J. Woodside.....      | Coaticook.....   |   |   |
| 105 | J. Lacerte.....      | Somersét.....                       | 24 do ..            | 7 25             | Union Horse and       | Scotstown.....   |   |   |
| 106 | M. Hupé.....         | Arthabaskaville                     | 24 do ..            | 5 00             | Ottle Food Co.        | do .....         |   |   |
| 107 | Goodhue Bros.....    | Danville.....                       | 24 do ..            | 250 00           | W. Girard.....        | Manchester, N.H. | On a déclaré qu'elles ne sont pas parvenues à destination.  | On a déclaré qu'elles ne sont pas parvenues à destination.  |
| 108 | Aug. Plourde.....    | Saint-Grégoire...                   | 24 do ..            | 5 00             | L. P. Cramer.....     | Windsor Mills .. |   |   |
| 109 | P. Hébert.....       | St. Patrick's Hill                  | 24 do ..            | 170 00           | Singer Mfg. Co. ...   | Sherbrooke.....  |   |   |
|     |                      |                                     |                     |                  | L. Clapin.....        | do .....         |   |   |

|     |                         |                                   |          |        |                              |                    |   |  |
|-----|-------------------------|-----------------------------------|----------|--------|------------------------------|--------------------|---|--|
| 110 | Trigraane et Bourgeois. | Danville.....                     | 24 do .. | 27 00  | do .....                     | do .....           | à destination.                              | malle contenant ce paquet, a été dans des circonstances exceptionnelles, envoyée au bureau de poste de Montréal, où elles ont été apparemment mal appropriées.   |
| 111 | Rév. L. A. Masson.      | do .....                          | 24 do .. | 20 00  | Rév. N. Séguin .....         | do .....           |   |  |
| 112 | Banque Union du Canada. | Québec.....                       | 24 do .. | 150 00 | Banque des Cantons de l'Est. | do .....           | On a déclaré qu'elles n'ont pas été reçues. | Aucune preuve pour expliquer le détournement allégué. Déclarées avoir été expédiées dans un paquet chargé de Woodville au commis de la malle allant au sud sur le chemin de fer Midland, le 28 janvier 1887. Le commis ayant manqué de donner avis de la non-réception d'une remise d'avis de Woodville à cette date, et aucune trace ultérieure de ces lettres n'ayant été retrouvée, il a été tenu responsable de leur perte. L'enquête tendait à indiquer que cette lettre avait été probablement perdue au bureau de poste d'Inverness (Qué.) Le maître de poste de ce bureau en a remboursé le contenu. |
| 113 | A. O. Bloudeau.....     | Kingsley Falls...                 | 24 do .. | 15 00  | S. Ekin.....                 | do .....           |   |  |
| 114 | Trigraane et Bourgeois. | Danville ..                       | 24 do .. | 3 00   | L. Clapin.....               | do .....           |   |  |
| 115 | do ..                   | do ..                             | 24 do .. | 35 00  | do .....                     | do .....           |   |  |
| 116 | Le maître de poste      | Percé.....                        | 23 do .. | 52 61  | Ban. de la N.-Ecos           | Campbelton, N.B.   | On a déclaré qu'elles n'ont pas été reçues. | On a déclaré qu'elles n'ont pas été reçues.  |
| 117 | Mary A. Campbell.       | Woodville.....                    | 27 do .. | 3 30   | Ino. Dougal et fils.         | Montréal.....      |   |  |
| 118 | Jno. F. McBryen...      | do .....                          | 28 do .. | 2 00   | Wm. Shavay.....              | Maybole, Scot.     | On a déclaré qu'elles n'ont pas été reçues. | On a déclaré qu'elles n'ont pas été reçues.  |
| 119 | do ..                   | do ..                             | 28 do .. | 1 25   | Cie de publication           | Glasgow.....       |   |  |
| 120 | Samuel Glass.....       | Glen Murray.....                  | 28 do .. | 3 00   | Street et Smith .....        | New-York.....      | do  | do   |
| 121 | Mme Collins.....        | Toronto, E. P. de la division Est | 15 do .. | 3 25   | Mlle Sarah Collins           | Buffalo, N. Y..... | On a déclaré qu'elles n'ont pas été reçues. | On a déclaré qu'elles n'ont pas été reçues.  |
| 122 | Thos. Delaney.....      | do ..                             | 27 do .. | 4 20   | Wm. Patton.....              | Iroquois.....      |   |  |
| 123 | W. Dallimore.....       | do ..                             | 31 do .. | 22 15  | John Acheson.....            | Goderich.....      | do  | do   |
| 124 | Mme Guy.....            | Station de Saint-Armand.          | 31 do .. | 35 00  | M. Reid.....                 | Montréal.....      | do  | do   |

ÉTAT N<sup>o</sup> 5.—I. Lettres enregistrées—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs, en cours de transmission par la poste en Canada.

| N <sup>o</sup> Nom de l'envoyeur | Où la lettre a été mise à la poste. | Quand elle l'a été | Contenu déclaré | Adresse de la lettre.             |                 | Déclaration de perte ou de spoliation.                 | Résultat de l'enquête départementale.   | Classe en récapitulation. |
|----------------------------------|-------------------------------------|--------------------|-----------------|-----------------------------------|-----------------|--|---|---------------------------|
|                                  |                                     |                    |                 | Nom.                              | Lieu.           |  |   |                           |
| 125 D. H. Douglas.....           | Warkworth.....                      | 1887.              | \$ cts.<br>2 40 | A. D. Hoegg.....                  | Ingersoll.....  | On a déclaré que 40c. seul avaient été reçus.          | Aucune preuve pour expliquer le détournement allégué.   | 7                         |
| 126 W. E. Kemp.....              | Norham.....                         | 14 do ..           | 5 00            | Mme David Askey                   | Trenton.....    | On a déclaré qu'elle avait été reçue sans contenu.     |   | 2                         |
| 127 R. R. Philp.....             | Castleton.....                      | 14 do ..           | 3 45            | M. M. Copp Frères..               | Hamilton.....   | On a déclaré que 45c. seul avaient été reçus.          | Aurait été contenue dans un paquet chargé fait à Morton pour Kingston, le 3 février 1887, mais qui ne serait pas parvenu à ce dernier bureau. On n'a pu découvrir la cause de cette disparition.                            | 5                         |
| 128 John Willis.....             | Morton.....                         | 3 do ..            | 60 00           | Cie d'ass. de London et Glasgow.. | Montréal.....   | On a déclaré que la destinataire ne l'avait pas reçue. | La preuve dans ce cas a démontré que la soustraction a été faite au bureau de poste de Khiva. Le maître de poste de Khiva étant un membre de la société à laquelle la lettre était adressée, la perte est retombée sur lui. | 10                        |
| 129 John Morkin.....             | Woodham.....                        | 4 do ..            | 15 00           | Ratz Frères.....                  | Khiva.....      | On a déclaré qu'elle avait été reçue sans contenu.     |   | 2                         |
| 130 Pierre Olandé.....           | Montréal.....                       | 8 do ..            | 13 85           | Alex Poirier.....                 | North Lancaster | On a déclaré que le destinataire ne l'avait pas reçue. | Le bureau de poste de North Lancaster a été détruit par un incendie le 13 février 1887, et cette lettre a été brûlée.   |                           |
| 131 H. H. McDougall..            | White River.....                    | 11 do ..           | 102 04          | Geo. Childs et Cie                | Montréal.....   | do   | Aurait été contenue dans un paquet chargé expédié de White River, le 11 février 1887, à Ottawa et au bureau du chemin de fer de Port-Arthur, pour l'est, aucune   |                           |

|                         |                               |            |        |                         |                                  |  |  |   |
|-------------------------|-------------------------------|------------|--------|-------------------------|----------------------------------|--|--|---|
| 132 J. L. Johnston..... | Rockland.....                 | 14 do ..   | 60 00  | W. J. Gage et Cie       | Toronto.....                     | do   | marque cependant de sa réception par ce dernier bureau. Enquête sans succès. Cette lettre a été régulièrement expédiée de Rockland le 14 février 1887, à Ottawa et au commis de la malle sur le chemin de fer de Montebello, qui manqua de l'enregistrer sur sa lettre d'avis pour Toronto, et qui a été en conséquence tenu responsable de sa perte et en a remboursé le contenu. | 3 |
| 133 Elzéar Desrosiers.. | Chapleau.....                 | 14 do ..   | 30 00  | Mlle. O. Levasseur.     | St-Hubert, comté de Rimouski...} | On a déclaré que le destinataire ne l'avait pas reçue. | Bureau de poste de Saint-Arsène, comté de Rimouski, mais on n'a pu constater avec certitude si elle a été expédiée au bureau suivant (Viger, comté de Rimouski).   | 4 |
| 134 Charles Audet.....  | Saint-Anselme..               | 17 do ..   | 75 00  | John Ritchie.....       | Québec.....                      | do   | Contenues dans un paquet chargé, fait pour le bureau de poste de Québec, et l'on croit qu'il est parvenu à ce bureau bien qu'on ne puisse en trouver aucune trace.   | 4 |
| 135 do ..               | do ..                         | 17 do ..   | 150 60 | Banque Union du Canada. | do ..                            | do   | Contenues dans un paquet chargé, fait pour le bureau de poste de Québec, et l'on croit qu'il est parvenu à ce bureau bien qu'on ne puisse en trouver aucune trace.   | 5 |
| 136 A. E. Kemp.....     | Toronto-Est.....              | 28 do ..   | 3 00   | John Dougall.....       | Montréal.....                    | On a déclaré qu'elle avait été reçue sans contenu.     | Voir le cas n <sup>o</sup> 72, classe I.....   | 7 |
| 137 Hurdman et Cie ..   | Hull.....                     | 15 mars .. | 30 00  | Léandre Bergeron        | Saint-Gédéon...                  | On a déclaré que \$30 seulement avaient été reçus.     | Aucune preuve pour expliquer le détournement allégué.  | 2 |
| 138 M. F. Angers.....   | Saint-François, Nord-Est.     | 18 do ..   | 14 00  | Philias Lessard ...     | Broughton-Est..                  | On a déclaré que le destinataire ne l'avait pas reçue. | Aurait été expédiée dans un paquet chargé de la station de Broughton à Broughton-Est, mais ne serait jamais parvenue à ce dernier bureau.  | 4 |
| 139 A. Robert.....      | St-Jean-Baptiste de Rouville. | 20 do ..   | 5 00   | Joseph St. Pierre .     | Saint-Hyacinthe                  | do   | Délivré au bureau de poste de Saint-Hyacinthe à une personne se prétendant à tort être le destinataire. Cas en litige dans une poursuite intentée par le destinataire afin de connaître la responsabilité personnelle du maître de poste dans la perte qui en résulte.   |   |

ÉTAT N° 5.—I. Lettres enregistrées.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs, en cours de transmission par la poste en Canada.

| N°  | Nom de l'envoyeur  | Où la lettre a été mise à la poste. | Quand elle l'a été. | Contenu déclaré. | Adresse de la lettre. |                       | Déclaration de la perte ou de la spoliation.           | Résultat de l'enquête départementale   | Classe dans la récapitulation. |
|-----|--------------------|-------------------------------------|---------------------|------------------|-----------------------|-----------------------|--|--|--------------------------------|
|     |                    |                                     |                     |                  | Nom.                  | Lieu.                 |  |  |                                |
| 140 | F. Plante.....     | Station de Ste-Flavie.              | 28 mars 1887.       | \$ 20 00         | Chas. Bertrand....    | Ile Verte.....        | On a déclaré que le destinataire ne l'avait pas reçue. | Contenue dans un paquet chargé fait à la station de Sainte-Flavie pour le bur. de poste du ch. de fer, déclaré n'être pas parvenu à ce dernier bureau  | 2                              |
| 141 | Newsome et Leyden  | Toronto.....                        | 28 do               | 25 00            | Wallis Dunn.....      | Kingston.....         | On a déclaré que \$15 seulement avaient été reçus.     | A toute preuve pour expliquer le détournement allégué. L'envel. de la lettre n'a pas été ouvert.   | 7                              |
| 142 | D. G. Cameron..... | Commercial Cross Road, I.P.E.       | 31 do               | 25 00            | James A. Rutherford.  | New-Glasgow....       | On a déclaré que le destinataire ne l'avait pas reçue. | Contenue dans un paquet chargé du bureau de poste du chemin de fer de Saint-Jean et Moncton, pour le bureau de poste du chemin de fer Saint-Jean et Amherst, mais n'être pas parvenu à ce dernier bureau.                              | 2                              |
| 143 | J. Dumarest.....   | Montréal.....                       | 29 do               | 25 00            | D. Thibaudeau,....    | Champlain.....        | On a déclaré que \$10 seulement avaient été reçus.     | Cette lettre n'a pu être délivrée à Champlain, et a été de là renv. direct à l'expédit., qui a déclaré qu'elle ne cont. que \$15, bien qu'elle ait été déposée à la poste en premier lieu. Auc. preuve pour expl. le détourn. allégué. | 7                              |
| 144 | O. E. Northrup.... | Moncton, N.-B....                   | 2 avril...          | 5 00             | Mde J. O. Tingley.    | Casp. Hopewell, N.-B. | On a déclaré que le destinataire ne l'avait pas reçue. | Contenue dans un paquet chargé du bureau de poste du chemin de fer de Saint-Jean et Moncton pour le bureau de poste du chemin de fer de Saint-Jean et Amherst, mais n'est pas parvenu à ce dernier bureau.                             | 2                              |
| 145 | Mde M. McNaughton. | Buckingham.....                     | 14 do               | 5 15             | Robt. Miller et Cie.  | Montréal.....         |  |  |                                |
| 146 | do                 | do                                  | 14 do               | 16 22            | J. T. Scarth.....     | Toronto.....          |  |  |                                |

|     |                     |                            |          |       |                        |                      |  |   |   |
|-----|---------------------|----------------------------|----------|-------|------------------------|----------------------|--|---|---|
| 147 | do                  | do                         | 14 do    | 28 25 | Wightman Ramsay        | Montréal.....        | do   | Volée dans le bureau de poste de Buckingham dans la nuit du 14 avril 1887.  | 9 |
| 148 | do                  | do                         | 14 do    | 8 79  | Thos. Davidson et Cie. | do                   | do   | do  | 3 |
| 149 | do                  | do                         | 14 do    | 5 25  | Jno. H. Jones et Cie   | do                   | do   | L'enquête faite dans ce cas tendait à montrer que la lettre a disparu dans le bureau de poste de Melvern Square. Le maître de poste de Melvern Square en a remboursé le contenu.  | 3 |
| 150 | Wilson et Wilson... | do                         | 14 do    | 12 00 | Stewart et Poulton     | London.....          | do   | On a perdu la trace de cette lettre au bureau de poste de Saint-André-Avelin, le maître de poste de ce bureau ayant manqué de l'inscrire sur la feuille d'avis de la malte de son bureau le 22 avril 1887, pour Cheneville, avec laquelle elle aurait dû être expédiée. | 3 |
| 151 | Jno. O'Brien.....   | do                         | 14 do    | 3 00  | Louis Bouldier....     | Montréal.....        | do   | Le maître de poste de Saint-André-Avelin en a en conséquence remboursé le contenu.  | 7 |
| 152 | Richard Rowe.....   | do                         | 14 do    | 25 00 | W. K. Ross et Cie.     | do                   | do   | Aucune preuve pour expliquer le détournement allégué.   | 7 |
| 153 | Geo. McLean.....    | High Rock.....             | 14 do    | 5 00  | Mme H. McLean....      | Brooke.....          | do   | do  | 2 |
| 154 | F. Dolliver.....    | Maplewood, Mass            | 19 do    | 40 00 | S. D. Munro.....       | Melvern Square, N.E. | do   | do  | 7 |
| 155 | .....               | Saint-Constant..           | 20 do    | 2 00  | A. Bédard.....         | Cheneville.....      | do   | do  | 2 |
| 156 | Joseph Chevalier..  | Barleigh Falls...          | 21 do    | 16 00 | Odillon Chevalier.     | Ottawa.....          | On a déclaré qu'elle ne contenait rien à sa réception. | do  | 7 |
| 157 | Jno. W. Brennan...  | Greensville.....           | 28 do    | 20 00 | R. B. Morrison.....    | Morrison.....        | On a déclaré que le destinataire ne l'avait pas reçue. | Contenue dans un paquet chargé fait à Greenville pour Morriston, le 28 avril 1887, qui ne serait pas parvenu à ce dernier bureau. On n'a pu trouver aucune trace de cette perte.  | 2 |
| 158 | H. A. Muntz.....    | Bracebridge.....           | 3 mai... | 5 00  | E. J. Drake.....       | Amnic Lake.....      | On a déclaré qu'elle ne contenait rien à sa réception. | Aucune preuve pour expliquer le détournement allégué.   | 7 |
| 159 | S. Rouillard.....   | Saint-Evariste de Forsyth. | 9 do     | 3 00  | Joseph Bolduc....      | Lévis.....           | do   | Volée dans le bureau de poste de la Pointe-Lévis dans la nuit du 10 mai 1887.   | 9 |
| 160 | Mme H. Robertson    | do                         | 10 do    | 13 69 | Delte A. Kinsella.     | do                   | do   | do  |   |
| 161 | do                  | do                         | 10 do    | 60 00 | Mme G. Lamontagne.     | do                   | do   | do  |   |

ÉTAT N° 5.—I Lettres enregistrées.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs, en cours de transmission par la poste en Canada.

| N°  | Nom de l'envoyeur      | Où la lettre a été mise à la poste. | Quand elle l'a été. | Contenu de la lettre. | Adresse de la lettre. |                  | Déclaration de la perte ou de spoliation.              | Résultat de l'enquête départementale.   | Classe dans la récapitulation |
|-----|------------------------|-------------------------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|--|---|-------------------------------|
|     |                        |                                     |                     |                       | Nom.                  | Lieu.            |  |   |                               |
| 162 | Turcotte et Levasseur. | Saint-Clément                       | 10 mai 1887.        | \$ 0 26               | Belteau et Cie.       | Québec.          | On a déclaré que le destinataire ne l'avait pas reçue. | On a déclaré que ces lettres étaient contenues dans un paquet enregistré fait sur le chemin de fer Intercolonial (Campbellton et Rivière-du-Loup) pour Québec, mais on n'a pu s'assurer d'une manière positive si le paquet a été reçu au bureau de poste de Québec.  | 2                             |
| 163 | J. B. Carbin           | Notre-Dame-de-la-Rimouski.          | do                  | 60 00                 | Uroteau et frères.    | do               | do   | Ces lettres enregistrées ont été frauduleusement obtenues du bureau de poste d'Halifax par un jeune garçon de 13 ans nommé Gregory Maclean qui avait obtenu possession de la clef de la boîte aux lettres de M. Roy et Cie. Maclean a été arrêté, a subi son procès et a été condamné à deux ans de détention à la maison de réforme Saint-Faïrice d'Halifax, N.-E. | 9                             |
| 164 | Mme W. F. MacDonaid.   | Rawdon Gold Mines.                  | 6 do                | 2 00                  | J. E. Roy et Cie      | Halifax, N.E.    | do   | Volée au bureau de poste de Sterling par des voleurs dans la nuit du 23 mai 1887.   | 9                             |
| 165 | Henry Redmond          | Liscomb                             | 9 do                | 5 00                  | A. C. McEown          | Boissevain, Man. | do   | L'Enquête dans ce cas a démontré que la lettre avait été traitée d'une manière très négligente dans le B. P. de Boissevain. Le M. de P. de Boissevain en a remboursé le contenu.  | 3                             |
| 166 | Mme A. Bacchus         | Goldenville                         | 9 do                | 5 00                  | Crédit Foncier        | Québec.          | do   | Cette lettre avait été inscrite   | 3                             |
| 167 | Mme A. Fraser          | do                                  | 9 do                | 5 00                  | do                    | do               | do   | do  | 3                             |
| 168 | Mme J. Clarke          | Warie Joseph                        | 9 do                | 5 00                  | do                    | do               | do   | do  | 3                             |
| 169 | Mme J. M. Smith        | Parsborough                         | 10 do               | 3 00                  | do                    | do               | do   | do  | 3                             |
| 170 | Mme G. W. Kitchen      | Spring Hill                         | 16 do               | 4 00                  | do                    | do               | do   | do  | 3                             |
| 171 | Edward Dosey           | Hubbard's Cove.                     | 16 do               | 3 00                  | do                    | do               | do   | do  | 3                             |
| 172 | Mme C. W. Roach        | Windsor, N.-E.                      | 16 do               | 5 00                  | do                    | do               | do   | do  | 3                             |
| 173 | Dlle L. Hart           | do                                  | 16 do               | 3 00                  | do                    | do               | do   | do  | 3                             |
| 174 | Mme R. P. Sharp        | do                                  | 16 do               | 12 00                 | do                    | do               | do   | do  | 3                             |
| 175 | Richard Haley          | do                                  | 16 do               | 10 00                 | do                    | do               | do   | do  | 3                             |
| 176 | Stephen Snyder         | Shoal Bay                           | 17 do               | 12 00                 | do                    | do               | do   | do  | 3                             |
| 177 | Wm. Thompson           | Oak Ridges                          | 19 do               | 8 00                  | do                    | do               | do   | do  | 3                             |
| 178 | T. P. McEown           | Lynedoch                            | 19 do               | 50 00                 | do                    | do               | do   | do  | 3                             |
| 179 | L. N. Gauvreau         | Isle Verte                          | 28 do               | 20 15                 | do                    | do               | do   | do  | 3                             |

|     |                    |                      |          |        |                           |                   |  |    |   |
|-----|--------------------|----------------------|----------|--------|---------------------------|-------------------|--|----|---|
| 180 | W. McD. Dawson     | Ottawa               | 27 do    | 2 00   | Mlle. A. Châtigny         | Trois-Rivières    | do   | do | 3 |
| 181 | J. H. Glover       | Aylmer, Ont.         | 27 do    | 35 50  | Chas. P. Geary et Cie.    | St. Thomas, Ont.  | On a déclaré que \$25 senl. avaient été reçus.         | do | 7 |
| 182 | D. Gagnon          | Sainte-Luce          | 1er juin | 26 10  | Crédit Foncier            | Québec            | On a déclaré que le destinataire ne l'avait pas reçue. | do | 2 |
| 183 | Mrs. Hert          | Toledo, Ont.         | 3 do     | 56 40  | James Linton et Cie       | Montréal          | do   | do | 9 |
| 184 | E. L. Garber       | Knowlton             | 3 do     | 19 72  | do                        | do                | do   | do | 9 |
| 185 | Jacques Neveu      | Ripon                | 3 do     | 25 00  | Z. Lanier                 | do                | do   | do | 9 |
| 186 | George St. Arnaud  | Basilean             | 3 do     | 40 00  | Robertson, Linton et Cie. | do                | do   | do | 9 |
| 187 | Michael Guerin     | Riv. du Sauvage      | 3 do     | 45 00  | James Popham              | do                | do   | do | 9 |
| 188 | D. M. Brown        | Chesterville         | 4 do     | 20 00  | Lyman Filis et Cie.       | do                | do   | do | 9 |
| 189 | Albert Lavoie      | Hull                 | 4 do     | 2 00   | do                        | do                | do   | do | 9 |
| 190 | Aristide Gareau    | Montbello            | 4 do     | 1 00   | "L'Estandard"             | do                | do   | do | 9 |
| 191 | Rév. M. Hudon      | Berthier en bas      | 4 do     | 1 00   | do                        | do                | do   | do | 9 |
| 192 | L. H. Filteau      | Ottawa               | 4 do     | 41 40  | James Popham              | do                | do   | do | 9 |
| 193 | John Wark          | Dacre                | 4 do     | 45 00  | B. Levine                 | do                | do   | do | 9 |
| 194 | H. Potvin          | Saint-Louis          | 4 do     | 45 00  | James Popham et Cie.      | do                | do   | do | 9 |
| 195 | Jas. C. McBan      | Maxville             | 4 do     | 2 25   | do                        | do                | do   | do | 9 |
| 196 | Octave Gaudet      | North-Ham            | 4 do     | 17 50  | M. Lang et Fils           | do                | do   | do | 9 |
| 197 | J. O. Champagne    | St-Rémi de Tingwick. | 4 do     | 10 00  | do                        | do                | do   | do | 9 |
| 198 | M. Sherlock        | Arnprior             | 4 do     | 5 00   | James Lanhan              | do                | do   | do | 9 |
| 199 | Le maître de poste | Grand Manan          | 6 do     | 235 38 | Banq. St. Stephen         | St. Stephen, N.B. | do   | do | 2 |
| 200 | do                 | do                   | 6 do     | 329 59 | do                        | do                | do   | do | 2 |
| 201 | do                 | do                   | 6 do     | 30 00  | C. H. Smith               | do                | do   | do | 2 |
| 202 | Mme M. A. Lambert  | Anso Woodward, N.-B. | 7 do     | 30 00  | do                        | do                | do   | do | 2 |

comme chargée dans les livres du bur. de poste de l'île Verte, mais non pas sur la feuille d'avis de la malle avec laquelle elle avait du être expédiée de ce bureau. Le maître de poste de l'île Verte a été tenu resp. et en a remboursé le contenu. Cette lettre a été régulièrement reçue au bureau de poste de Trois-Rivières, et le maître de poste n'ayant pu montrer comment il en avait disposé, en a remboursé le contenu.

Aucune preuve pour expliquer le détournement allégué. On a déclaré qu'elle était tenue dans le paquet enregistré expédié de Sainte-Luce au bureau de poste du chef Intercolonial, mais qu'elle n'était pas parvenue à ce dernier bureau.

Supposée avoir été volée dans la division d'enregistrement du bureau de poste de Montréal dans la matinée du 16 juin 1887.

Contenue dans une malle faite à Grand Manan par St. Stephen le 8 juin 1887, qu'on croit avoir été perdue ou volée au cours du transport à ce dernier endroit.

ÉTAT N° 5.—I. Lettres enregistrées—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs, en cours de transmission par la poste en Canada.

| Numéro. | Nom de l'envoyeur. | Où la lettre a été mise à la poste. | Quand mise à la poste. | Contenu déclaré. | Adresse de la lettre. |               | Déclaration de perte ou de spoliation.                 | Résultat de l'enquête faite par le département.  | Classe en récapitulation. |
|---------|--------------------|-------------------------------------|------------------------|------------------|-----------------------|---------------|--|--|---------------------------|
|         |                    |                                     |                        |                  | Nom.                  | Lieu.         |  |  |                           |
| 203     | W. H. Palmer ..... | Colborne .....                      | 1887.<br>15 juin ...   | \$ cts<br>16 00  | Mlle Nettie Rath...   | Tweed.....    | On a déclaré que le destinataire n'en avait pas reçue. | Cette lettre est tombée par accident parmi les papiers de rebut dans le bureau de poste de Belleville. L'argent qu'elle contenait a été recouvré et payé au destinataire | 3                         |
| 204     | J. R. Clarke ..... | Walkerton.....                      | 22 do ...              | 689 60           | Mme B. Winkler....    | Neustadt..... | do   | On a perdu la trace de cette lettre au bureau de poste de Palmerston, et le maître de poste de cette localité en a en conséquence remb. le contenu.                      | 3                         |

ÉTAT N° 5.—*Suite.*

## II.

## LÉTTRES NON ENREGISTRÉES.

LISTE de tous les cas pendant l'exercice expiré le 30 juin 1887, de spoliation ou de pertes de lettres contenant des valeurs, en cours de transmission par la poste en Canada.

| Numéro. | Nom de l'envoyeur. | Où la lettre a été mise à la poste. | Quand elle l'a été. | Contenu déclaré. | Adresse de la lettre.            |                  | Déclaration de perte ou de spoliation.                 | Résultat de l'enquête départementale.  | Classe en récapitulation. |
|---------|--------------------|-------------------------------------|---------------------|------------------|----------------------------------|------------------|--|--|---------------------------|
|         |                    |                                     |                     |                  | Nom.                             | Lieu.            |  |  |                           |
| 1       | Mme H. Miller..... | Essex Centre.....                   | 1er juillet 1886.   | \$ cts.<br>5 00  | Mme F. W. Brent...               | Toronto.....     | On a déclaré que la destinataire ne l'avait pas reçue. | Pas de trace faite d'enregistrement.   | 1                         |
| 2       | Matthew Ryan.....  | Winnipeg.....                       | do .....            | 3 00             | Rév. Père Camper.                | St-Laurent, Man  | On a déclaré qu'elle avait été reçue sans contenu.     | Il y a raison de croire que ces lettres ont été dérobées par un commis dans le bureau de poste de Winnipeg. Cet employé avait quitté le service et était parti pour les États-Unis avant qu'on ait découvert aucune preuve de sa malhonnêteté.     | 6                         |
| 3       | Chas. Connor.....  | do .....                            | do .....            | 1 50             | Wlle Grundy.....                 | Peeborro.....    |  |  |                           |
| 4       | W. Uglow.....      | do .....                            | do .....            | 1 00             | The Stewardess,<br>"Arthabasca." | Port-Arthur..... |  |  |                           |
| 5       | Mme Farley.....    | Toronto.....                        | do .....            | 2 00             | Mme Robert Martin                | Avening.....     | On a déclaré que la destinataire ne l'avait pas reçue. | Pas de trace faite d'enregistrement.   | 1                         |
| 6       | Mlle A. Wooster... | Montréal.....                       | do .....            | 4 00             | Mme E. Wooster...                | Toronto.....     | do   | Il y a raison de soupçonner que cette lettre a été volée dans le bureau de poste de Toronto par un commis malhonnête, qui a été condamné à 5 ans de prison pour malhonnêteté constatée à propos d'une autre lettre. Voir le cas n° 182, classe II. | 4                         |

ÉTAT N° 5.—II. Lettres non enregistrées.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1887, de spoliation ou de pertes de lettres contenant des valeurs, en cours de transmission par la poste en Canada.

| Numéro. | Nom de l'expéditeur. | Où la lettre a été mise à la poste.    | Quand elle l'a été. | Contenu de la lettre. | Adresse.                 |                        | Déclaration de perte ou de spoliation.                             | Résultat de l'enquête départementale.                 | Classe en récipitiation. |
|---------|----------------------|--|---------------------|-----------------------|--------------------------|------------------------|--|---|--------------------------|
|         |                      |  |                     |                       | Nom.                     | Lieu.                  |  |   |                          |
| 7       | D. S. Wallbridge.    | Belleville.....                        | 1886.               | 1 03                  | W. Donaldson.....        | Toronto.....           | On a déclaré que le destinataire ne l'avait pas reçue.             | Aucune trace de l'enregistrement.                     | 1                        |
| 8       | G. Armstrong.....    | Montréal.....                          | 8 do                | 5 00                  | Jane Haggart.....        | Marathon.....          | do   | do  | 1                        |
| 9       | Fannie Hamilton..... | Strathroy.....                         | 12 do               | 4 00                  | Fessendon et frères..... | London, Ont.....       | do   | do  | 1                        |
| 10      | J. E. Bédard.....    | Montréal.....                          | 13 do               | 15 00                 | Jochim Bédard.....       | St-Sauveur, Qué.....   | do   | do  | 1                        |
| 11      | G. Hamilton.....     | Station de ch. de fer de P. Perry..... | 14 do               | 3 00                  | Miss M. Hamilton.....    | Lakefield.....         | do   | do  | 1                        |
| 12      | John Payne.....      | Toronto.....                           | 16 do               | 0 65                  | George Payne.....        | Shanty Bay.....        | do   | do  | 1                        |
| 13      | J. E. Kent.....      | Seaford.....                           | 18 do               | 2 00                  | Mme J. E. Kent.....      | Toronto.....           | do   | do  | 1                        |
| 14      | W. A. Howey.....     | W. de la m. Ottawa.....                | 20 do               | 25 00                 | Mme W. H. Howey.....     | Aylmer, Ont.....       | do   | do  | 1                        |
| 15      | J. L. Moir.....      | va et P. Arthur.....                   | 21 do               | 10 00                 | Moir, fils et Cie.....   | Halifax, N.-E.....     | do   | do  | 1                        |
| 16      | C. N. O'Regan.....   | Liverpool, N.-E.....                   | 21 do               | 14 00                 | John O'Gorman.....       | St-Jean, N.-E.....     | do   | do  | 1                        |
| 17      | James E. Ives.....   | Albert, N.-E.....                      | 21 do               | 11 00                 | Mme Ives.....            | Toronto.....           | do   | do  | 1                        |
| 18      | Thos Cooper.....     | Stratford.....                         | do                  | 2 00                  | Mme Cooper.....          | Thompsonville.....     | do   | do  | 1                        |
| 19      | H. Alexander.....    | Toronto.....                           | 21 do               | 6 00                  | Mme F. G. Vanderlip..... | Toronto.....           | do   | do  | 1                        |
| 20      | Mr. Rolland.....     | Ottawa.....                            | 24 do               | 13 00                 | F. X. Ethier.....        | Almonte.....           | do   | do  | 1                        |
| 21      | John Oliver.....     | Montréal.....                          | 25 do               | 5 50                  | Mme John Oliver.....     | Teeswater.....         | do   | do  | 1                        |
| 22      | A. A. Burrell.....   | Douglasstown.....                      | 25 do               | 5 00                  | Mme A. A. Burrell.....   | Arichat.....           | do   | do  | 1                        |
| 23      | John Poupore.....    | Ottawa.....                            | 27 do               | 3 00                  | W. G. Bowles.....        | Ottawa.....            | do   | do  | 1                        |
| 24      | P. J. Brennan.....   | do                                     | 30 do               | 14 00                 | M. Brennan.....          | Montréal.....          | do   | do  | 1                        |
| 25      | G. F. Stephens.....  | Winnipeg.....                          | 30 do               | 5 00                  | Mme G. F. Stephens.....  | Glencora.....          | do   | do  | 1                        |
| 26      | W. Laidley.....      | St. de Qu'Appelle.....                 | do                  | 15 00                 | A. Laidley.....          | Omaree.....            | do   | do  | 1                        |
| 27      | W. R. Wright.....    | Winnipeg.....                          | 2 août.             | 10 00                 | Malcolm Wright.....      | St-Catherine, Ont..... | do   | do  | 1                        |
| 28      | Mrs. McFarlane.....  | Toronto.....                           | 2 do                | 1 00                  | Mme Chisholm.....        | Ottawa.....            | do   | do  | 1                        |
| 29      | J. D. Thomson.....   | Buckingham.....                        | 3 do                | 10 45                 | W. Evans.....            | Montréal.....          | do   | do  | 1                        |
| 30      | John Bell.....       | Orumlia.....                           | 3 do                | 3 00                  | Thos. Bryan.....         | London, Ont.....       | On a déclaré qu'elle avait été reçue sans le détournement allégué. | Aucune preuve pour expliquer le détournement allégué. | 7                        |
| 31      | R. Mills, fils.....  | Montréal.....                          | - do                | 1 50                  | James Sargent.....       | Toronto.....           | On a déclaré que le destinataire ne l'avait pas reçue.             | Aucune trace de l'enregistrement.                     | 1                        |

|    |                      |                       |       |       |                                |                           |   |  |   |
|----|----------------------|-----------------------|-------|-------|--------------------------------|---------------------------|---|--|---|
| 32 | John Cross.....      | Niagara Falls.....    | 4 do  | 0 25  | Boite 297.....                 | Windsor.....              | On a déclaré qu'elle ne contenait rien de sa réception. | Pas de preuve pour expliquer la spoliation alléguée. | 7 |
| 33 | S. Blainstein.....   | Montreal.....         | 6 do  | 15 00 | H. Blainstein.....             | Riv. Beaudette.....       | On a déclaré que le destinataire ne l'avait pas reçue.  | Aucune trace, faute d'enregistrement.                | 1 |
| 34 | J. M. Langstaff..... | Revelstoke, C.-B..... | 7 do  | 5 00  | Mme Langstaff.....             | Toronto.....              | do  | do   | 1 |
| 35 | John Denison.....    | Casselman.....        | 9 do  | 5 00  | Mme John Denison.....          | Durham.....               | do  | do   | 1 |
| 36 | W. E. Soare.....     | Ottawa.....           | 9 do  | 10 00 | Mme W. Soare.....              | Port-Royal.....           | do  | do   | 1 |
| 37 | Alex. Sargente.....  | Montréal.....         | 10 do | 6 00  | D. Lisabelle.....              | St-Norbert, Cap Chat..... | do  | do   | 1 |
| 38 | A. Lapointe.....     | do                    | 10 do | 5 00  | Mlle L. Thibaudeau.....        | Québec.....               | do  | do   | 1 |
| 39 | Robt. Orr.....       | Danfield.....         | 10 do | 8 00  | Jno. Scandrett.....            | London, Ont.....          | do  | do   | 1 |
| 40 | M. F. Christie.....  | Winnipeg.....         | 11 do | 6 00  | F. M. Wade.....                | Toronto.....              | do  | do   | 1 |
| 41 | A. Wilson.....       | Ottawa.....           | 11 do | 30 00 | J. Wood.....                   | Montréal.....             | do  | do   | 1 |
| 42 | J. Kemelan.....      | Toronto.....          | 12 do | 1 00  | W. H. Williams.....            | Barrie.....               | do  | do   | 1 |
| 43 | W. Erskine.....      | Sarnia.....           | 12 do | 2 00  | "Canadian Baptist" Office..... | Toronto.....              | do  | do   | 1 |
| 44 | Wm. Porter.....      | Deseronto.....        | 14 do | 1 50  | Mme Wm. Porter.....            | Portsmouth.....           | do  | do   | 1 |
| 45 | Alex. Paterson.....  | Hamilton.....         | 14 do | 7 00  | Mme Paterson.....              | London, Ont.....          | do  | do   | 1 |
| 46 | W. Clougher.....     | Winnipeg.....         | 15 do | 35 00 | Mme W. Clougher.....           | Toronto.....              | do  | do   | 1 |
| 47 | H. Gowlan.....       | do                    | 16 do | 2 00  | J. Marsh.....                  | Stamford.....             | do  | do   | 1 |
| 48 | J. B. L. Hould.....  | Trois-Rivières.....   | 17 do | 6 00  | Mme J. B. L. Hould.....        | St-Roch des Aulniers..... | do  | do   | 1 |
| 49 | R. E. Genge.....     | Port Hope Stat'n..... | 18 do | 13 00 | Mlle Jennie Genge.....         | Kingston.....             | do  | do   | 1 |
| 50 | G. M. Story.....     | Port Moody, C.-B..... | 19 do | 10 00 | Mme Story.....                 | Brampton.....             | do  | do   | 1 |
| 51 | do                   | do                    | do    | 10 00 | J. Skutter.....                | Berlin.....               | do  | do   | 1 |
| 52 | Wm. Deen.....        | Winnipeg.....         | 19 do | 6 00  | J. Marsh.....                  | Stamford.....             | do  | do   | 1 |
| 53 | H. Gowlan.....       | Montréal.....         | 23 do | 7 00  | Jérémie Thibault.....          | Chateauf-Richer.....      | do  | do   | 1 |
| 54 | I. St. Hilaire.....  | do                    | 28 do | 10 00 | Chas. Boivin.....              | Sainte-Hélène.....        | do  | do   | 1 |
| 55 | Oscar Boivin.....    | do                    | do    | 3 00  | W. Hamilton.....               | Belleville.....           | do  | do   | 1 |
| 56 | H. A. Brouse.....    | Ottawa.....           | 30 do | 3 00  | Mlle Nicholson.....            | Ottawa.....               | do  | do   | 1 |
| 57 | Mrs M. McGill.....   | Saint-Eustache.....   | 30 do | 20 00 | C. Robinson et Cie.....        | Toronto.....              | do  | do   | 1 |
| 58 | C. Biette.....       | Woodstock.....        | 31 do | 20 00 | do                             | do                        | do  | do   | 1 |



ÉTAT N° 5.—II. Lettres non enregistrées—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs, en cours de transmission par la poste en Canada.

| N° | Nom de l'envoyeur.     | Où la lettre a été mise à la poste. | Quand elle l'a été. | Contenu déclaré, \$ cts.  | Adresse.                   |                     | Déclaration de perte ou de spoliation.                | Résultat de l'enquête départementale.   | Classe en récapitulation. |
|----|------------------------|-------------------------------------|---------------------|---------------------------|----------------------------|---------------------|---|---|---------------------------|
|    |                        |                                     |                     |                           | Nom.                       | Lieu.               |   |   |                           |
| 59 | Charles Carr.....      | Toronto.....                        | 31 août... 1886.    | 3 13                      | Mme Carr.....              | Trenton.....        | On a déclaré que la destination n'en avait pas reçue. | Aucune trace, faute d'enregistrement.   | 1                         |
| 60 | R Kemp.....            | Listowel.....                       | 2 sept. ....        | 2 00                      | George Pringle.....        | Parkhead.....       | do  | do  | 3                         |
| 61 | Joseph Martineau.....  | Montréal.....                       | 4 do.....           | 10 00                     | Mde Jos. Martineau.....    | Château-Richer..... | do  | do  | 3                         |
| 62 | L. J. Burpee.....      | Ottawa.....                         | 6 do.....           | 10 00                     | A. Mason.....              | Ottawa.....         | do  | do  | 3                         |
| 63 | J. McDonald.....       | Alexandria.....                     | 8 do.....           | 22 00                     | A. J. Matheson et Cie..... | Montréal.....       | do  | Cette lettre a été déposée pour être enregistrée et le maître de poste d'Alexandria, ayant manqué de l'enregistrer, en a remboursé le contenu.                                  | 3                         |
| 64 | C. B. Keenleyside..... | Winnipeg.....                       | 8 do.....           | 1 00                      | Acton Burrows.....         | Winnipeg.....       | do  | Aucune trace, faute d'enregistrement.   | 1                         |
| 65 | Herbert Harris.....    | Toronto.....                        | 9 do.....           | 10 00                     | Mde J. B. Lavasseur.....   | Napierville.....    | do  | do  | 3                         |
| 66 | W. D. Page.....        | Hull.....                           | 11 do.....          | 4 00                      | W. D. Page.....            | Toronto.....        | do  | do  | 3                         |
| 67 | Mlle McKee.....        | Lancaster.....                      | 10 do.....          | 10 00                     | Dr K. N. Fenwick.....      | Kingston.....       | do  | do  | 3                         |
| 68 | H. Parsons.....        | Port-Arthur.....                    | 13 do.....          | 35 00                     | Mde H. Parsons.....        | North-Keppel.....   | do  | do  | 3                         |
| 69 | A. J. Smith.....       | Aylmer-Ouest.....                   | 13 do.....          | 11 00                     | Mde A. J. Smith.....       | London, Ont.....    | do  | do  | 3                         |
| 70 | W. H. Atkinson.....    | Neebing.....                        | 14 do.....          | 38 75                     | A. K. Vanwick.....         | Park-Hill.....      | do  | do  | 3                         |
| 71 | Mlle Hall.....         | Montréal.....                       | 15 do.....          | 6 00                      | Mlle Cameron.....          | Toronto.....        | do  | do  | 3                         |
| 72 | Thos. D. Willis.....   | Montréal.....                       | 18 do.....          | 1 00                      | Thos. D. Willis.....       | Montréal.....       | do  | do  | 3                         |
| 73 | H. Syreïn.....         | Montréal.....                       | 19 do.....          | 5 00                      | Mde P. Bélanger.....       | Saint-Vallier.....  | do  | do  | 3                         |
| 74 | J. H. O'Brien.....     | Ste-Thérèse.....                    | de 21 do.....       | 2 00                      | Mde J. H. O'Brien.....     | Montréal.....       | do  | do  | 3                         |
| 75 | Louis McDonald.....    | Blainville.....                     | 20 do.....          | 20 00                     | Mde L. McDonald.....       | Toronto.....        | do  | do  | 3                         |
| 76 | S. P. Buchanan.....    | Roger's Pass, C-B.....              | 22 do.....          | 5 00                      | Mlle M. Freeze.....        | Moncton.....        | do  | do  | 3                         |
| 77 | Mlle McArthur.....     | Montréal.....                       | 23 do.....          | 5 00                      | Mlle McArthur.....         | Toronto.....        | do  | do  | 3                         |
| 78 | Robert Myles.....      | Paisley.....                        | 27 do.....          | 20 00                     | Andrew Myles.....          | Portland, N.-B..... | do  | do  | 3                         |
| 79 | F. Johnston.....       | Hammondvale.....                    | 27 do.....          | Mandat d'argent pour \$10 | Mde F. Johnston.....       | Rathburn, Ont.....  | do  | Cette lettre a été renvoyée de Rathburn à Orillia et là déléguée par erreur à une personne qui s'est représentée comme celle à laquelle le mandat d'argent était payable, et en | 3                         |

|    |                        |   |               |       |                          |                      |    |  |   |
|----|------------------------|---|---------------|-------|--------------------------|----------------------|----|--|---|
| 80 | F. Bisson.....         | Lyster-Station.....                                     | 29 do.....    | 32 00 | Stroud Frères.....       | Montréal.....        | do | Aucune trace, faute d'enregistrement.  | 1 |
| 81 | Benny McPherson.....   | Montréal.....   | 30 do.....    | 6 50  | J. E. Livernois.....     | Québec.....          | do | do   | 1 |
| 82 | Geo. Ballantyne.....   | Alexandria-Station.....                                 | 1er oct. .... | 35 00 | Mme Geo. Ballantyne..... | Sherbrooke, Qué..... | do | do   | 1 |
| 83 | Paul Kelly.....        | Ottawa.....   | 3 do.....     | 12 00 | Mme Paul Kelly.....      | Toronto.....         | do | Il y a raison de soupçonner que ces lettres ont été volées dans le bureau de Toronto par un commis malhonnête qui a été condamné à 7 ans de pénitencier pour malhonnêteté constatée au sujet d'une autre lettre. Voir cas n° 182, classe II. | 4 |
| 84 | E. M. Middlemiss.....  | Ingersoll.....  | 4 do.....     | 2 00  | Mlle Stark.....          | do.....              | do | Aucune trace, faute d'enregistrement.  | 1 |
| 85 | J. B. McWilliams.....  | Peterboro'.....   | 4 do.....     | 5 00  | Minnie McWilliams.....   | Ottawa.....          | do | do   | 1 |
| 86 | J. A. Gemmill.....     | Ottawa.....   | 9 do.....     | 1 00  | A. W. Ogilvie.....       | Montréal.....        | do | do   | 1 |
| 87 | P. Baby.....           | do.....   | 9 do.....     | 1 00  | Le Morde.....            | do.....              | do | do   | 1 |
| 88 | L. H. Lechance.....    | Québec.....   | 15 do.....    | 40 00 | C. Dufresne.....         | Montmagry.....       | do | do   | 1 |
| 89 | J. McIvyn.....         | Victoria, C.B.....                                      | 16 do.....    | 15 00 | Mme J. McGregor.....     | Victoria, C.-B.....  | do | do   | 1 |
| 90 | Wm. Downie.....        | Port-Moody, C.B.....                                    | 20 do.....    | 15 00 | Mlle M. Downie.....      | Barrie.....          | do | do   | 1 |
| 91 | Thomas H. Brooks.....  | London, Ont.....  | 21 do.....    | 5 00  | Mlle Brooks.....         | Toronto.....         | do | Il y a raison de soupçonner que cette lettre a été volée dans le bureau de Toronto par un commis malhonnête qui a été condamné à 7 ans de pénitencier pour malhonnêteté constatée au sujet d'une autre lettre. Voir cas n° 182, classe II.   | 4 |
| 92 | Mlle A. Armstrong..... | North-Wakefield.....                                    | 21 do.....    | 10 00 | Mme W. J. Fairbairn..... | Ottawa.....          | do | Aucune trace, faute d'enregistrement.  | 1 |
| 93 | Eiton M. Gorman.....   | Dacre.....  | 22 do.....    | 3 50  | Ellis Holstein.....      | Shawville.....       | do | do   | 1 |
| 94 | W. C. May.....         | Port-Arthur.....  | 25 do.....    | 10 00 | Mme W. C. May.....       | Collingwood.....     | do | do   | 1 |
| 95 | Mme Jas. Botsford..... | Fort-William.....                                       | 25 do.....    | 2 00  | Mme J. L. Cox.....       | do.....              | do | do   | 1 |
| 96 | U. Scullin.....        | Netsonville.....  | 27 do.....    | 5 00  | H. Scullin.....          | Hull.....            | do | do   | 1 |
| 97 | M. Duprat, fils.....   | Ottawa.....   | 29 do.....    | 15 00 | P. U. Duprat.....        | Saint-Maurice.....   | do | do   | 1 |
| 98 | Mme J. Wallwork.....   | Boite aux lettres de la jonction de Carleton-Place..... | 29 do.....    | 1 00  | Mme Conway.....          | Ottawa.....          | do | do   | 1 |
| 99 | Wm. Gorrie.....        | Toronto.....  | — do.....     | 2 25  | D. Gorrie.....           | Haliburton.....      | do | do   | 1 |

ÉTAT N° 5.—II. Lettres non enregistrées—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs, en cours de transmission par la poste en Canada.

| Numéro | Nom de l'envoyeur             | Où la lettre a été mise à la poste.    | Quand elle l'a été déclaré | Contenu déclaré | Adresse de la lettre.         |                            | Déclaration de perte ou de spoliation.   | Classe en récapitulation. |
|--------|-------------------------------|--|----------------------------|-----------------|-------------------------------|----------------------------|--|---------------------------|
|        |                               |  |                            |                 | Nom.                          | Lieu.                      |  |                           |
| 100    | Mary L. McKenzie.             | Wagon-poste de Winnipeg et Port-Perry. | 30 oct. 1886.              | \$ 10 00        | Mlle B. Doel                  | Toronto                    | On a déclaré que la destinataire ne l'avait pas reçue.   | 4                         |
| 101    | Jane Wallace.                 | Montréal.                              | 2 nov.                     | 6 00            | James Wallace                 | Inverness, Qué.            | do   | 1                         |
| 102    | Wilson e Young.               | Seafurth                               | 4 do                       | 25 15           | Hamilton Coffee and Spice Co. | Hamilton.                  | do   | 1                         |
| 103    | R. H. Hazleton.               | Albert Onan.                           | 7 do                       | 9 00            | J. Singer.                    | Toronto                    | do   | 1                         |
| 104    | G. Young                      | Beaverton                              | 8 do                       | 3 00            | Geo. Young                    | Port Perry                 | do   | 1                         |
| 105    | N. Hobson                     | Wolf Creek                             | 11 do                      | 10 00           | Mme Hobson                    | Jonction de Toronto-Ouest. | do   | 1                         |
| 106    | T. Barrett                    | Hull                                   | 11 do                      | 15 00           | J. et J. Taylor               | Toronto                    | Il y a raison de soupçonner que cette lettre a été volée dans le bureau de Toronto par un commis malhonnête qui a été condamné à 7 ans de pénitencier pour malhonnêteté constatée au sujet d'une autre lettre. Voir cas n° 182, classe II. | 4                         |
| 107    | Mme N. L. Tasch.              | La Beauce                              | 15 do                      | 2 00            | R. A. Taschereau.             | Québec.                    | do   | 1                         |
| 108    | Daniel Delaney.               | Dalhousie, N.-B.                       | 16 do                      | 12 00           | T. W. Bell.                   | Saint-Jean, N.-B.          | do   | 1                         |
| 109    | Banque des Marchands, I.P.-E. | Charlottetown, I.P.-E.                 | 17 do                      | 100 00          | M.M. A. J. McLeod et Cie.     | Stanley - Bridge, I.P.-E.  | do   | 1                         |
| 110    | E. Marcus                     | Montréal.                              | 17 do                      | 11 00           | Mme Marcus                    | Québec.                    | do   | 1                         |
| 111    | Chas. Huot.                   | do                                     | 22 do                      | 8 00            | Mme C. Huot.                  | A u g e-Gardien, Qué.      | do   | 1                         |
| 112    | E. Mousseau                   | Hull.                                  | 22 do                      | 13 60           | J. W. Marling                 | Montréal.                  | do   | 1                         |

|     |                  |                        |          |       |  |                        |  |   |
|-----|------------------|------------------------|----------|-------|--|------------------------|--|---|
| 113 | C. Farrow        | Douglas                | 22 do    | 10 00 | Mme G. Farrow                                  | Toronto.               | do   | 4 |
| 114 | J. Mathieu       | Québec                 | 22 do    | 3 00  | J. Mathieu                                     | Saint-Prime.           | do   | 4 |
| 115 | Mme Wm. Fountain | Beaverton              | 22 do    | 5 00  | Alex. Brant                                    | Port-Perry.            | do   | 4 |
| 116 | James Ross       | Mount-Stewart, I.P.-E. | 27 do    | 14 28 | Banque de la Nouvelle-Ecosse.                  | Charlottetown, I.P.-E. | do   | 4 |
| 117 | J. W. Bates      | Fleisherton            | 29 do    | 10 00 | Stuart Bates                                   | London, Ont.           | do   | 4 |
| 118 | James T. Oliver  | Oloverdale, C.-B.      | do       | 8 60  | Chas. Stark et Cie                             | Toronto                | Il y a raison de soupçonner que cette lettre a été volée dans le bureau de Toronto par un commis malhonnête qui a été condamné à 7 ans de pénitencier pour malhonnêteté constatée au sujet d'une autre lettre. Voir cas n° 182, classe II. | 4 |
| 119 | J. H. Dodds      | Deseronto              | ter déc. | 8 00  | Mme J. H. Dodds                                | Portsmouth, Ont.       | do   | 4 |
| 120 | Percy Boldrick   | Kingston.              | ler do   | 25 00 | James Boldrick                                 | Stirling               | do   | 1 |
| 121 | Mlle A. McDonald | Harrison's-Corners.    | ler do   | 1 00  | C. W. Mitchell                                 | Ottawa.                | do   | 1 |
| 122 | R. C. Rolph      | Trenton                | 3 do     | 3 00  | Mme R. C. Rolph.                               | Belleville.            | do   | 1 |
| 123 | Geo. Williamson  | Bonny River Station.   | 4 do     | 30 00 | De Forest, Harris-Saint-Jean, N.-B. on et Cie. | Saint-Jean, N.-B.      | do   | 1 |
| 124 | Fred. Beatty     | Saint-George           | 6 do     | 3 00  | Mme Fred. Beatty                               | Hamilton               | do   | 1 |
| 125 | Wm. Harper       | Selkirk                | 8 do     | 30 00 | Winslow et Webber                              | do                     | do   | 1 |
| 126 | Mme Russel       | Wabashene              | 9 do     | 2 00  | Mme Deschênes                                  | Midland                | do   | 1 |
| 127 | Mme P. Rabey     | Québec                 | 9 do     | 1 00  | "Le Monde"                                     | Montréal.              | do   | 1 |
| 128 | H. B. D. Bruce   | do                     | 10 do    | 4 00  | A. Mason                                       | Ottawa.                | do   | 1 |
| 129 | Ira McCarthy     | Cobourg.               | 11 do    | 25 00 | Ontario Tea Corporation.                       | Toronto                | Il y a raison de soupçonner que cette lettre a été volée dans le bureau de Toronto par un commis malhonnête qui a été condamné à 7 ans de pénitencier pour malhonnêteté constatée au sujet d'une autre lettre. Voir cas n° 182, classe II. | 4 |
| 130 | A. Gibson        | Bate-Vermillon         | 13 do    | 1 50  | James McGregor.                                | Portage-du-Rat.        | do   | 1 |
| 131 | Mme C. J. Fox    | Delaware               | 14 do    | 2 00  | Mme Girdleston                                 | Ambersburg             | do   | 1 |
| 132 | Mlle A. Hamilton | Peterboro              | 18 do    | 5 00  | Mlle Hamilton                                  | Ottawa                 | do   | 1 |
| 133 | Sœur St-Paschal  | Charlottetown, I.P.-E. | 19 do    | 30 00 | Rev. Sœur St-Louis de Gonzague.                | Québec.                | do   | 1 |
| 134 | W. Johnston      | Sarnia                 | 20 do    | 2 00  | John R. Duncan                                 | Brigden                | do   | 1 |
| 135 | Mme E. C. Fry    | Québec                 | 20 do    | 6 00  | Mlle Edith Fry                                 | Parkdale               | do   | 1 |
| 136 | L. Ouimet        | St-J.-B. de Montréal.  | 20 do    | 3 00  | Agélard Ouimet                                 | Ottawa.                | do   | 1 |
| 137 | W. A. Assin      | Ottawa                 | 21 do    | 10 00 | Mlle M. A. Austin                              | Montréal.              | do   | 1 |
| 138 | T. Williams      | London, Ont.           | 21 do    | 3 00  | J. Anderson                                    | Haliburton             | do   | 1 |
| 139 | Cassie Paul      | Iroquois               | 21 do    | 8 00  | Lizzie Paul                                    | Owen-Sound             | do   | 1 |

ETAT No 5.—II. Lettres non enregistrées—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs, en cours de transmission par la poste en Canada.

| No  | Nom de l'envoyeur   | Où la lettre a été mise à la poste. | Quand elle l'a été. | Contenue de | Adresse.                                    |                      | Déclaration de perte ou de spoliation.                 | Résultat de l'enquête départementale.  | Classe en répartition. |
|-----|---------------------|-------------------------------------|---------------------|-------------|---|----------------------|--|--|------------------------|
|     |                     |                                     |                     |             | Nom.  | Lieu.                |  |  |                        |
| 140 | Mlle F. Bayley      | Montréal.                           | 21 déc. 1886.       | \$ 13 00    | M. W. Bayley                                | Toronto              | On a déclaré que le destinataire ne l'avait pas reçue. | Il y a raison de soupçonner que cette lettre a été volée dans le bureau de Toronto par un commis malhonnête qui a été condamné à 7 ans de pénitencier pour malhonnêteté constatée au sujet d'une autre lettre. Voir cas n° 182, classe II. | 4                      |
| 141 | Juge en chef Austin | do                                  | 22 do               | 20 00       | Bury Austin                                 | Pierreville, Qué.    | do   | do   | 1                      |
| 142 | B. Geary            | Toronto                             | 22 do               | 5 00        | David Spence                                | Peterboro'           | do   | Aucune preuve pour expliquer le détournement allégué.  | 7                      |
| 143 | Lt.-col. Pope       | Québec.                             | 22 do               | 1 25        | Mme Whitaker                                | Shanty Bay, Ont      | On a déclaré qu'elle avait été reçue sans son contenu. | do   | 1                      |
| 144 | do                  | do                                  | 25 do               | 1 25        | Mme S. Dible                                | do                   | do   | do   | 1                      |
| 145 | Sarah Dible         | Windsor                             | 23 do               | 6 24        | do  | Dunroon              | On a déclaré que le destinataire ne l'avait pas reçue. | do   | 4                      |
| 146 | M. B. Morris        | Pogamassing, C. P.                  | 23 do               | 10 00       | S. Ross                                     | Pointe-aux-Trembles. | do   | do   | 1                      |
| 147 | A. Reesor           | Mertham                             | 24 do               | 14 00       | Mme J. M. Read                              | Toronto              | do   | do   | 1                      |
| 148 | A. Douglas          | Petrolas                            | 24 do               | 4 10        | W. G. Willoughby                            | Walnut               | do   | do   | 4                      |
| 149 | Geo. Fisher         | do                                  | 25 do               | 25 00       | Noxon Frères                                | Ingersoll            | do   | do   | 1                      |
| 150 | H. J. Bowen         | London, Ont.                        | 25 do               | 15 00       | Mme E. Bowen                                | Toronto              | do   | do   | 1                      |
| 151 | Wm. Mitchell        | Point Edward Station.               | 26 do               | 5 00        | Merchants Union Law Collection Association. | Hamilton             | do   | do   | 1                      |

|     |                    |                 |               |       |                       |                    |    |  |    |
|-----|--------------------|-----------------|---------------|-------|-----------------------|--------------------|----|--|----|
| 152 | Geo. Burns         | London, Ont.    | 27 do         | 5 00  | James O'Connor        | Stratford          | do | do   | 1  |
| 153 | G. R. Odell        | Sherbrooke      | 27 do         | 1 50  | Mr. Mescait           | Toronto            | do | do   | 1  |
| 154 | G. E. Starnes      | Montréal.       | 29 do         | 2 00  | Geo. Starnes          | Saint-Laurent      | do | do   | 1  |
| 155 | Alfred Denis       | do              | 29 do         | 1 25  | Alfred Denis          | St-Vincent-de-Paul | do | do   | 1  |
| 156 | John Barnes        | Warton          | 29 do         | 5 00  | Mlle M. Barnes        | Toronto            | do | do   | 1  |
| 157 | O. Cousineau       | Sarsfield       | 29 do         | 5 00  | "La Minerve"          | Montréal           | do | do   | 1  |
| 158 | Robt. Campbell     | Winnipeg        | 29 do         | 15 00 | Mme E. Campbell       | Seakorth           | do | do   | 1  |
| 159 | Dr Playter         | Ottawa          | 3 janv. 1887. | 2 00  | "The Mail"            | Toronto            | do | do   | 1  |
| 160 | Rév. T. R. Reel    | Amherstburg     | 4 do          | 10 00 | Rév. W. Briggs        | do                 | do | do   | 4  |
| 161 | John Hugill        | Saint-Thomas    | 4 do          | 0 80  | "Toronto World"       | do                 | do | do   | 1  |
| 162 | Dr J. D. Stark     | Digby, N.-E.    | 5 do          | 1 00  | "Globe" Printing Co.  | do                 | do | do   | 1  |
| 163 | M. Foote           | London, Ont     | 17 do         | 2 00  | Rév. W. Briggs        | do                 | do | do   | 1  |
| 164 | Rév. Jno. Gibson   | Norwood         | 18 do         | 3 68  | D. Kemp               | do                 | do | do   | 1  |
| 165 | J. T. Thorpe       | Windsor         | 24 do         | 2 30  | Rév. W. Briggs        | do                 | do | do   | 1  |
| 166 | Mlle E. Bigaquette | Saint-Sauveur   | 4 do          | 5 00  | Rév. F. J. Bigaquette | Archville          | do | Aucune trace, faute d'enregistrement.  | 10 |
| 167 | Sarah A. Perdue    | Kingston        | 5 do          | 3 00  | Mme S. Perdue         | Toronto            | do | do   | 1  |
| 168 | Mlle M. Sexton     | Arnprior        | 5 do          | 3 00  | W. F. Sexton          | do                 | do | do   | 1  |
| 169 | Mme H. Latourrelle | Montréal.       | 5 do          | 20 00 | Mme J. E. Smith       | Ottawa             | do | do   | 1  |
| 170 | E. N. Bourcier     | do              | 7 do          | 5 00  | Mde. E. N. Bourcier   | do                 | do | do   | 1  |
| 171 | Amable Pilon       | Dorval          | 7 do          | 2 00  | Frère Roy             | Archville          | do | do   | 1  |
| 172 | A. Irving          | Pembroke        | 10 do         | 2 94  | T. E. Trwates         | Beachburg          | do | Contenue dans une partie de la malle de Pembroke pour Beachburg le 10 janvier 1887, accidentel. détruite pendant que le commis de la malle entre Ottawa et North-Bay échangeait la malle à la traverse du ch. de fer du gouvern. avec le commis de la malle pour Forrester's-Falls. Voir les cas nos 93 et 94, classe I. | 1  |
| 173 | A. Renn            | Montréal.       | 11 do         | 17 50 | W. S. Cluff           | Ottawa             | do | Aucune trace, faute d'enregistrement.  | 1  |
| 174 | Mlle H. Moore      | do              | 12 do         | 5 00  | Mlle E. Moore         | Ste-Catherine      | do | do   | 1  |
| 175 | J. Scobie          | North-Gower     | 13 do         | 1 00  | C. W. Mitchell        | Ottawa             | do | do   | 1  |
| 176 | C. J. Warwick      | Kingston        | 21 do         | 11 00 | Mme Warwick           | Smith's-Falls      | do | do   | 1  |
| 177 | M. Watson          | Almonte         | 23 do         | 6 00  | Mlle J. Whirref       | Almonte            | do | do   | 1  |
| 178 | A. Shirreff        | Almonte         | 28 do         | 10 00 | Mme A. Shirreff       | Almonte            | do | do   | 1  |
| 179 | D. P. Smith        | London, Ont.    | 29 do         | 5 00  | Mme D. F. Smith       | Burlington         | do | do   | 1  |
| 180 | Mlle Seton         | Winnipeg        | 30 do         | 5 00  | A. B. Mitchell        | Halifax, N.-E.     | do | do   | 1  |
| 181 | H. J. Duffin       | Kinnear's-Mills | 31 do         | 1 00  | Globe Printing Co.    | Toronto            | do | do   | 1  |

ÉTAT No 5.—II. Lettres non enregistrées.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice clos le 30 juin 1887, de spoliation ou de perte de lettres contenant de l'argent en cours de transmission par le poste en Canada.

| Numéro. | Nom de l'envoyeur         | Où la lettre a été mise à la poste. | Quand elle l'a été | Contenu de | Adresse.                          |                                 | Déclaration de perte ou de spoliation.                 | Résultat de l'enquête départementale.   | Classe en récapitulation |
|---------|---------------------------|-------------------------------------|--------------------|------------|-----------------------------------|---------------------------------|--|---|--------------------------|
|         |                           |                                     |                    |            | Nom.                              | Lieu.                           |  |   |                          |
| 182     | J. Smith.....             | Buffalo, N.-Y.....                  | 26 janv. ....      | 7 00       | Globe Printing Office.            | Toronto.....                    | On a déclaré que le destinataire ne l'avait pas reçue. | Voie par Arthur Pineh, un des commis du bureau de poste de Toronto, qui a subi son procès, a été trouvé coupable et condamné à 7 ans de pénitencier. Contenu recouvert. | 3                        |
| 183     | Rév. Père Lefebvre        | Montréal. ....                      | 1er fév. ....      | 31 00      | Rév. Père Tielen.                 | Ste-Anne de Beauré, Ottawa..... | do   | do  | do                       |
| 184     | E. Malo.....              | do                                  | 2 do               | 5 00       | Mde. Bissonnette.                 | Ottawa.....                     | do   | do  | do                       |
| 185     | Mlle Lesfontaine.....     | Ottawa.....                         | 2 do               | 3 00       | Mme L. J. Guthrie.                | Ste-Catherine.....              | do   | do  | do                       |
| 186     | Mme J. McPyke.....        | Station du ch de fer de Cobden.     | 2 do               | 6 50       | Bate et Cie.....                  | Ottawa.....                     | do   | do  | do                       |
| 187     | L. R. Stevens.....        | Smith's-Falls.....                  | 5 do               | 4 00       | W. C. Chalmers.                   | do                              | do   | do  | do                       |
| 188     | do                        | do                                  | 5 do               | 5 00       | New-Edinburgh.                    | do                              | do   | do  | do                       |
| 189     | M. E. O'Meara.....        | Quyon.....                          | 5 do               | 6 00       | J. O'Meara.                       | Toronto.....                    | do   | do  | do                       |
| 190     | Mme Beauchamp.....        | Montréal.....                       | 7 do               | 2 00       | Mlle R. Miron.                    | Ottawa.....                     | do   | do  | do                       |
| 191     | Jas. K. Nelson.....       | Sarnia.....                         | 7 do               | 3 00       | Mme Robt. Laird.                  | Petrolia.....                   | do   | do  | do                       |
| 192     | Mme H. M. Cochran.        | Belleville.....                     | 7 do               | 26 00      | D. R. Myers.                      | Trenton.....                    | do   | do  | do                       |
| 193     | H. Chateaufort.....       | Montréal.....                       | 9 do               | 20 00      | H. J. Pitts.....                  | St-Jean, N.-B.....              | do   | do  | do                       |
| 194     | Fennan Manufac-turing Co. | Paris, Ont.....                     | 12 do              | 3 25       | Dundas Screw Co.                  | Dundas.....                     | do   | do  | do                       |
| 195     | Andrew Clark.....         | Valleyfield.....                    | 18 do              | 3 10       | J. Dougal et Fils.                | Montréal.....                   | do   | do  | do                       |
| 196     | Mme T. Lennox.....        | Barrie.....                         | 21 do              | 4 00       | Mme A. Laurie.                    | Toronto.....                    | do   | do  | do                       |
| 197     | L. P. Gauvreau.....       | Québec.....                         | 23 do              | 5 00       | Commiss. des brevets d'inventions | Ottawa.....                     | do   | do  | do                       |
| 198     | F. O. Vanbustirk.         | Archibald, Man.                     | 25 do              | 12 00      | Mme J. D. Vanbus-Winnipeg.....    | Winnipeg.....                   | do   | do  | do                       |
| 199     | T. Workman.....           | Peterboro'.....                     | 23 do              | 5 00       | Smith's M. et L. R. Toronto.....  | Toronto.....                    | do   | do  | do                       |
| 200     | Mme Geo. Monk-man.        | Barrie-Station ..                   | 28 do              | 0 40       | Mlle L. A. Stack-house.           | do                              | do   | do  | do                       |
| 201     | P. Lapointe.....          | Montréal.....                       | 28 do              | 4 00       | Mme P. Lapointe.                  | Québec.....                     | do   | do  | do                       |
| 202     | do                        | do                                  | 28 do              | 6 00       | Antoine Blondeau.                 | do                              | do   | do  | do                       |

|     |                       |                                      |              |       |                        |                         |    |    |    |
|-----|-----------------------|--------------------------------------|--------------|-------|------------------------|-------------------------|----|----|----|
| 203 | Jas. A. Daniels.....  | Petrolia.....                        | .....        | 0 50  | Chef des bureaux.      | Toronto.....            | do | do | do |
| 204 | J. Pospore.....       | Ottawa.....                          | 1er mars ..  | 0 50  | P. Desjarlains.....    | Full.....               | do | do | do |
| 205 | Léonard Beaudry ..    | Saint-Hyacinthe ..                   | 2 do         | 2 80  | H. R. Millar.....      | Montréal.....           | do | do | do |
| 206 | Wm. Hassie.....       | Kingston.....                        | 4 do         | 8 00  | Co. Rennie.....        | Toronto.....            | do | do | do |
| 207 | Mme T. Goulter ..     | Portage-la-Prairie.                  | 4 do         | 18 00 | Mme Holmes.....        | Winnipeg.....           | do | do | do |
| 208 | John Bott.....        | Chapleau-Station ..                  | 9 do         | 3 00  | Thos. Marks et Cie     | Port-Arthur ..          | do | do | do |
| 209 | Wm. Dexton.....       | Millbrook.....                       | 11 do        | 5 14  | S. D. Webster.....     | Gladine.....            | do | do | do |
| 210 | J. C. Ward.....       | Tottenham.....                       | 17 do        | 2 00  | Mme E. Ward.....       | Hamilton.....           | do | do | do |
| 211 | Mlle Muokleston ..    | Kingston.....                        | 20 do        | 1 00  | Rév. J. W. Muckleston. | Ottawa.....             | do | do | do |
| 212 | J. Burge.....         | Cypress-Hills....                    | 21 do        | 30 00 | W. H. Burge.....       | Winnipeg.....           | do | do | do |
| 213 | I. H. Haverson.....   | Garman, Man.....                     | 22 do        | 20 00 | A. Gutton.....         | Owen-Sound.....         | do | do | do |
| 214 | Jennie Allen.....     | Port-Dover.....                      | 28 do        | 1 00  | Stuart Allan.....      | Toronto.....            | do | do | do |
| 215 | James Boyd.....       | Mitchell.....                        | 28 do        | 9 50  | Agnes Boyd.....        | Wingham.....            | do | do | do |
| 216 | H. B. Merrick.....    | Station de ch. de fer de Irish Creek | 31 do        | 55 00 | Wm Manson.....         | Peterboro'.....         | do | do | do |
| 217 | Samuel Ball.....      | Little-Gurcut.....                   | do           | 25 00 | E. B. Carpenter.....   | Collingwood.....        | do | do | do |
| 218 | Mlle A. Blais.....    | Saint-Valier.....                    | 1er avril .. | 4 00  | A. Blais.....          | Montmagny.....          | do | do | do |
| 219 | Rév. Mr. Bennett..... | Almonte.....                         | 2 do         | 25 00 | J. Kavanagh.....       | Ottawa.....             | do | do | do |
| 220 | Mme B. Hughes.....    | Tracadie Cross.....                  | 5 do         | 2 00  | Mme Stephen Myers      | Charlottetown, I. P. E. | do | do | do |
| 221 | John Sharp.....       | L'Annington.....                     | 5 do         | 8 25  | Geo. Sharp.....        | Port-Hope.....          | do | do | do |
| 222 | L'on. Thos. White ..  | Ottawa.....                          | 5 do         | 20 00 | Thos. Hackett.....     | Port-Hope.....          | do | do | do |
| 223 | Mlle J. Johnstone ..  | Pendleton.....                       | 8 do         | 15 00 | L. Johnstone.....      | Kingston.....           | do | do | do |
| 224 | Lambert et Walsh ..   | Kingston.....                        | 11 do        | 1 04  | Dominion Bank.....     | Toronto.....            | do | do | do |
| 225 | A. McNaughton.....    | Wagon-poste à Sudbury.               | 12 do        | 2 00  | Mlle McNaughton.       | do                      | do | do | do |
| 226 | J. Fairbairn.....     | Spencerville.....                    | 16 do        | 1 00  | W. Fairbairn.....      | Ottawa.....             | do | do | do |
| 227 | L. O. Bailey.....     | Colborne.....                        | 18 do        | 2 15  | Thos. O'Neill.....     | Paris, Ont.....         | do | do | do |
| 228 | Mme Morton.....       | London, Ont.....                     | 19 do        | 2 00  | Arthur Tupper.....     | Waterford.....          | do | do | do |
| 229 | C. C. Lusk.....       | Bancroft.....                        | 20 do        | 25 00 | Mme C. C. Lusk.....    | Ottawa.....             | do | do | do |
| 230 | H. Roberts.....       | Wagon-poste au lac Sharbot.          | 23 do        | 15 00 | Millan Frères.....     | Kingston.....           | do | do | do |

ETAT No 5. — II. — Lettres non enregistrées — Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs, en cours de transmission par la poste en Canada.

| Numero | Nom de l'expéditeur      | Où la lettre a été mise à la poste. | Quand mise à la poste. | Contenu déclaré | Adresse.                            |                            | Déclaration de perte ou de spoliation.   | Résultat de l'enquête départementale.   | Classe en récapitulation |
|--------|--------------------------|-------------------------------------|------------------------|-----------------|-------------------------------------|----------------------------|--|---|--------------------------|
|        |                          |                                     |                        |                 | Nom.                                | Lieu.                      |  |   |                          |
| 231    | Peter Shaw               | Hawtstone                           | 23 avril 1887          | \$ 36 30        | Rich, Ridout et Cie                 | Toronto                    | N'a pas été reçue par les destinataires. | Aucune trace, faute d'enregistrement.   | 1                        |
| 232    | E. Emond                 | Ottawa                              | 27 do                  | 15 00           | Mme X. Emond                        | Valleyfield                | do                                       | do  | 1                        |
| 233    | W. J. McKinley           | Albion                              | 28 do                  | 12 00           | U. Gordon                           | Ottawa                     | do                                       | do  | 9                        |
| 234    | J. C. T. Cochrane        | Brockville                          | 29 do                  | 3 00            | A. S. Cochrane                      | Ottawa                     | do                                       | do  |                          |
| 235    | Geo. Anderson            | Grenfell                            | 30 do                  | 10 00           | Oslar, Hammond et Nanton.           | Winnipeg                   | do                                       | On croit qu'elle a été volée au bur. de poste de Winnipeg par un jeune garçon nommé Robert Bryant. V. le cas n° 212, et II. |                          |
| 236    | Mlle Mary Bremner        | Halifax, N.-E.                      | 2 mai                  | 4 00            | Isaiah Bremner                      | Mahone-Bay                 | do                                       | Aucune trace, faute d'enregistrement.   |                          |
| 237    | Chas. Edwards            | Fairville, N.-B.                    | 2 do                   | 1 00            | Wm. Hogdon                          | Clarendon - Station, N.-B. | do                                       | do  |                          |
| 238    | Chas. R. Smith           | Lanark                              | 2 do                   | 2 00            | A. W. Fumerton                      | Almonte                    | do                                       | do  |                          |
| 239    | Martha Kennedy           | Madoc                               | 6 do                   | 15 00           | Mme W. Kennedy                      | Sobeygeon                  | do                                       | do  |                          |
| 240    | J. B. Filion             | Montréal                            | 7 do                   | 4 00            | Mme J. B. Filion                    | Québec                     | do                                       | do  |                          |
| 241    | Chas. Shore              | Winnipeg                            | 8 do                   | 2 00            | Thos Fisher                         | Albion                     | do                                       | do  |                          |
| 242    | Chas. Hardy              | Toronto                             | 9 do                   | 2 00            | Jno. Dougal et Fils                 | Montréal                   | do                                       | do  |                          |
| 243    | S. Irwin                 | Neustadt                            | 10 do                  | 1 00            | Cled'imp. du Globe                  | Toronto                    | do                                       | do  |                          |
| 244    | Mlle C. Johnston         | Becancour Station                   | 10 do                  | 3 00            | Mlle Aggie Johnston                 | Montréal                   | do                                       | do  |                          |
| 245    | J. Rollitt               | Montréal                            | 12 do                  | 2 00            | John Durie et Fils                  | Ottawa                     | do                                       | do  |                          |
| 246    | Mlle Aggie Brown         | Lanark                              | 17 do                  | 5 00            | Mlle Carrie R. Brown                | Almonte                    | do                                       | do  |                          |
| 247    | Mlle F. Price            | Trenton                             | 20 do                  | 3 71            | W. O. Paw                           | Toronto                    | do                                       | do  |                          |
| 248    | Joseph Teal              | Pont Intercolonial                  | 21 do                  | 20 00           | George Lever                        | Netherby                   | do                                       | do  |                          |
| 249    | C. H. Gagnon             | Grande Ligne                        | 5 do                   | 4 00            | C. H. Gagnon                        | Montréal                   | do                                       | do  | 1                        |
| 250    | Cochrane, Cassis et Cie. | Montréal                            | 26 do                  | 10 00           | H. Graham                           | Kinnmount                  | do                                       | do  |                          |
| 251    | O. A. Demers             | Lévis                               | 28 do                  | 7 00            | Société des Publications Françaises | Montréal                   | do                                       | do  |                          |
| 252    | A. Nicholson             | Toronto                             | 28 do                  | 7 00            | Mrs. T. Nicholson                   | Kingston                   | do                                       | do  |                          |

|     |                    |                                   |          |        |                              |                 |    |  |   |
|-----|--------------------|-----------------------------------|----------|--------|------------------------------|-----------------|----|--|---|
| 253 | N. Lemieux         | Montréal                          | 29 do    | 10 00  | Jos. Lemieux                 | St-Roch, Québec | do | do   | 9 |
| 254 | Alfred Boisvert    | do                                | 30 do    | 2 00   | Mme A. Boisvert              | Chénéville      | do | do   |   |
| 255 | Jno. F. Gemmel     | Chatham, N.-B.                    | 1er juin | 3 00   | S. E. Lefebvre               | Montréal        | do | do   |   |
| 256 | John Yacabek       | Refreew                           | 1er do   | 2 00   | do                           | do              | do | do   |   |
| 257 | J. W. Wurtelle     | Québec                            | 3 do     | 1 60   | do                           | do              | do | do   |   |
| 258 | G. M. Jarvis       | Moncton, N.-B.                    | 4 do     | 3 00   | do                           | do              | do | do   |   |
| 259 | John Fisher et Cie | Montréal                          | 4 do     | 2 00   | A. S. Woodburn               | Ottawa          | do | do   |   |
| 260 | E. McCall          | Montréal                          | 4 do     | 5 00   | Mme E. McCall                | Kingston        | do | do   |   |
| 261 | D. M. Curry        | Sydney, N.-E.                     | 7 do     | 1 60   | S. E. Lefebvre               | Montréal        | do | do   |   |
| 262 | B. W. Albany       | Toronto                           | 7 do     | 1 00   | do                           | do              | do | do   |   |
| 263 | R. W. Thornton     | Thistledown                       | 8 juin   | 7 00   | Mme R. W. Thornton           | Dalton          | do | do   |   |
| 264 | Stephen Pence      | Station Strathclair               | 9 do     | 100 00 | Stobart Fils et Cie          | Winnipeg        | do | On croit qu'elle a été volée au B de P de Winnipeg par un jeune garçon nommé Robert Bryant. Voir le cas n° 212, classe II. |   |
| 265 | Denis Ouellette    | Amherstburg                       | 10 do    | 1 25   | S. E. Lefebvre               | Montréal        | do | Aucune trace d'enregistrement.   |   |
| 266 | Chas. E. Coote     | Québec                            | 10 do    | 1 50   | do                           | do              | do | do   |   |
| 267 | J. H. Haslam       | County Line Ry. Station, I. P. E. | 15 do    | 47 00  | Barque de la Nouvelle-Ecosse | Charlottetown   | do | do   |   |
| 268 | Is T. Orkney       | Québec                            | 27 do    | 24 00  | T. J. Claxton et Cie         | Montréal        | do | do   | 1 |
| 269 | H. Millier         | Saint-Hyacinthe                   | 27 do    | 10 00  | Laviolette et Nels'n         | do              | do | do   |   |
| 270 | Robt. Orr          | Sarrington                        | 28 do    | 5 00   | Faucher et Fils              | do              | do | do   |   |
| 271 | Oliver Emery       | Saint-Jean, N.-B.                 | 28 do    | 10 00  | Mme Capit. Swat-St-Martin    | N.-B.           | do | do   |   |
| 272 | R. G. Carter       | Montréal                          | 30 do    | 10 00  | Mme Julia Carter             | Windsor         | do | do   |   |
| 273 | J. E. Coderre      | Sainte-Anne de Prescott           | 30 do    | 6 00   | Cadieux et Dérôme            | Montréal        | do | do   |   |

RÉCAPITULATION  
Classification des cas.

|  |     |     |
|--|-----|-----|
| 1. Lettres que les destinataires ont déclaré n'avoir pas reçues, et dont, faute d'enregistrement, on n'a pu retrouver de trace, non plus qu'établir la perte à la poste            | 23  | 239 |
| 2. Lettres contenues dans des malles ou paquets que l'on a dit n'être pas parvenus aux bureaux de destination, sans qu'on ait pu en découvrir la cause                             | 34  | 4   |
| 3. Lettres perdues, détournées ou dérivées à d'autres que les destinataires à la poste, et dont le contenu a été remboursé en tout ou en partie par les employés responsables      | 24  | 19  |
| 4. Lettres perdues, détournées ou dérivées à d'autres que les destinataires à la poste et dont le contenu n'a pas été recouvré   | 12  | 3   |
| 5. Lettres dont le contenu a été perdu en tout ou en partie, et remboursé par les employés responsables  | 26  | 4   |
| 6. Lettres dont le contenu a été perdu (ou en partie) à la poste, et n'a pas été recouvré  | 12  | 3   |
| 7. Lettres dont le contenu a été déclaré manqué en tout ou en partie sans qu'il ait été apporté de preuve du fait allégué  | 66  | 3   |
| 8. Lettres volées ou supposées avoir été volées à la poste ou soustraites des malles en cours de transmission, et dont le contenu a été recouvré ou remboursé en tout ou en partie | 17  | 1   |
| 9. Lettres volées à la poste ou soustraites des malles en cours de transmission, et dont le contenu n'a pas été recouvré   | 204 | 273 |
| 10. Lettres accidentellement détruites en cours de transmission  |     |     |
| <b>Totaux</b>  |     |     |

WILLIAM WHITE, secrétaire.

A. W. McLELLAN, directeur général des postes.

## RAPPORT

TABLEAU des lettres reçues par le bureau des lettres de rebut, pendant ou autre chose, et de la

ETAT n° 1.—Indiquant le nombre de lettres de toute

| Nombre de lettres reçues.   | —       | —       | —       |
|---|---------|---------|---------|
| <b>LETRES DE REBUT—</b>   |         |         |         |
| Renvoyées de la Grande-Bretagne.....  | 10,106  |         |         |
| do des Etats-Unis.....  | 91,890  |         |         |
| do de Terre-neuve.....  | 614     |         |         |
| do de la Nouvelle-Galles du Sud.....  | 209     |         |         |
| do de Victoria.....   | 141     |         |         |
| do de la Nouvelle-Zélande.....  | 67      |         |         |
| do du Mexique.....  | 53      |         |         |
| do d'autres colonies et pays étrangers.....   | 272     |         |         |
|   | 103,352 |         |         |
| A DÉDUIRE—Les lettres enreg. mentionnées ci-dessous.  | 1,899   | 101,453 |         |
| Lettres renvoyées de bureaux de poste du Canada; dont suit le détail:—  |         |         |         |
| Lettres enregistrées (y compris celles d'origine étrangère).  | 14,467  |         |         |
| Lettres contenant des valeurs portées en registre.....  | 2,826   | 17,293  |         |
| Rebuts ordinaires, originaires du Canada (y compris 10,529 disponibles le 30 juin 1886).....                        | 226,532 |         |         |
| Rebuts originaires d'autres pays.....   | 96,402  |         |         |
| do avec adresses imprimées des envoyeurs.....   | 29,109  |         |         |
| do revêtus d'un affranchissement officiel.....  | 9,263   |         |         |
| Lettres retournées, c'est-à-dire réexpédiées par le bureau des rebuts et retournées faute d'avoir pu être délivrées | 52,495  |         |         |
| Livres, paquets, etc., mis en rebut (y compris 1,373 disponibles le 30 juin 1886).....                              | 17,670  |         |         |
| Circulaires, cartes postales, etc.....  | 178,499 | 609,970 | 728,716 |
| A reporter.....   |         |         | 728,716 |

N° 9.

l'exercice clos le 30 juin 1887, avec indication de leur contenu, soit argent manière dont on en a disposé..

espèce reçues par le bureau des rebuts et ce qui en a été fait.

| Ce que l'on a fait de ces lettres.  | —       | —       | —       | — |
|---|---------|---------|---------|---|
| <b>LETRES DE REBUT—</b>   |         |         |         |   |
| Renvoyées en Angleterre (y compris les lettres étrangères non mentionnées ci-dessous)— dont il y avait d'enregistrées..... (537) .....  |         | 19,560  |         |   |
| Renvoyées aux Etats-Unis—dont il y avait d'enregistrées..... (741) .....  |         | 75,944  |         |   |
| Renvoyées à Terre-neuve—dont il y avait d'enregistrées..... (4) .....   |         | 308     |         |   |
| Renvoyées à la Nouvelle-Galles du Sud—dont il y avait d'enregistrées..... (3) .....   |         | 98      |         |   |
| Renvoyées à la Nouvelle Zélande—dont il y avait d'enregistrées..... (2) .....   |         | 63      |         |   |
| Renvoyées à Victoria—dont il y avait d'enregist. (1) .....  |         | 59      |         |   |
| Renvoyées à d'autres colonies et pays étrangers, dont il y avait d'enregistrées..... (15) .....   |         | 364     |         |   |
|   | (1,303) |         | 96,396  |   |
| (Lettres restant le 30 juin et réexpédiées depuis aux pays d'origine, 6 lettres).   |         |         |         |   |
| Lettres enregistrées, retournées aux envoyeurs, y compris celles d'origine étrangère.....   | 13,398  |         |         |   |
| Lettres enregistrées, conservées au bureau des rebuts en attendant qu'on les réclame.....   | 74      |         |         |   |
| Lettres enregistrées, en la possess. de maîtres de poste.   | 2       |         |         |   |
| Lettres enregistrées, qui n'ont pu être rendues aux envoyeurs, par suite du refus de les retirer, de l'absence d'adresses des envoyeurs, etc., et qui ne contenant pas de valeurs, ont été détruites..... | 1,093   |         |         |   |
|   |         | 14,467  |         |   |
| Lettres cont. des val. et qui ont été rendues aux envoy.  | 2,665   |         |         |   |
| Lettres contenant des valeurs, qui attendent au bureau des rebuts qu'on les réclame.....  | 157     |         |         |   |
| Lettres cont. des val. en la possess. de maîtres de poste.  | 3       |         |         |   |
| do do détruites par le feu dans le wagon-poste en transit.....  | 1       |         |         |   |
|   |         | 2,826   |         |   |
|   |         |         | 17,293  |   |
| Lettres de rebuts ordinaires, rendues aux envoyeurs...  | 188,676 |         |         |   |
| do do restant au 30 juin 1887...  | 7,849   |         |         |   |
| do do portant des adresses imprimées et renvoyées aux envoyeurs.....  | 29,109  |         |         |   |
| Lettres de rebuts ordinaires, rendues aux divers départements du gouvernement.....  | 9,263   |         |         |   |
|   |         | 234,897 |         |   |
| Lettres de rebut, sans signature ni marques de poste, comptes, etc., qui ont été détruits.....  | 131,466 |         |         |   |
| Lettres de rebut revenues au bureau et détruites.....   | 52,495  |         |         |   |
|   |         | 183,961 |         |   |
| Livres, paq., etc., tombés en rebut et rendus aux envoy.  | 10,304  |         |         |   |
| do do et sans valeur qui ont été détruits.....  | 6,401   |         |         |   |
|   |         | 16,705  |         |   |
| A reporter.....   |         | 418,858 | 113,689 |   |

## ETAT N° 9.—Etat de lettres reçues au bureau des lettres de rebut,

TABLEAU N° 1.—Indiquant le nombre de lettres de toute espèce

| Nombre de lettres reçues.  | —      | —      | —       |
|--|--------|--------|---------|
| Report.....  |        |        | 728,716 |
| <b>LETTRES SPÉCIALES classifiées comme suit :—</b>   |        |        |         |
| Lettres enregistrées, reçues pour rectification d'adresses, droit de port, etc.....  | 7,145  |        |         |
| Lettres de cette catégorie, qui contenaient des valeurs.....   | 1,600  | 8,745  |         |
| Lettres ordinaires restant le 30 juin 1886.....  | 933    |        |         |
| do reçues pour raison de droit de port.....  | 35,031 |        |         |
| do do rectification d'adresse.....   | 19,722 |        |         |
|  |        | 55,686 |         |
| Lettres locales, reçues pour raison de droit de port.....  |        | 6,650  |         |
| Lettres non affranchies ou insuffisamment affranchies restant le 30 juin 1886.....   | 144    |        |         |
| Lettres non affranchies ou insuffisamment affranchies reçues.....  | 11,744 |        |         |
|  |        | 11,888 |         |
| Lettres de rebut renvoyées au bureau.....  |        | 3,015  |         |
| Cartes postales reçues pour raison de droit de port.....   | 4,793  |        |         |
| do do rectification d'adresse.....   | 4,438  |        |         |
|  |        | 9,231  |         |
| Circulaires reçues pour raison de droit de port.....   | 1,660  |        |         |
| do do rectification d'adresse.....   | 1,171  |        |         |
|  |        | 2,831  |         |
| Livres, paquets, etc., reçus pour raison de droit de port, rectification d'adresse, à l'exception de celles restant encore des années passées. (1,730 cont. des incluses)..... |        | 6,980  |         |
|  |        |        | 105,026 |
| A reporter.....  |        |        | 833,742 |

Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887, etc.—*Suite.*reçues au bureau, et ce qu'on en a fait—*Suite.*

| Ce que l'on a fait de ces lettres.   | —      | —       | —       | —       |
|--|--------|---------|---------|---------|
| Report.....  | 16,705 | 418,858 | 113,689 |         |
| <b>LETTRES DE REBUT—<i>Fin.</i></b>  |        |         |         |         |
| Livres de rebut, paquets, etc., restant au bureau des lettres de rebut.....  | 965    | 17,670  |         |         |
| Circulaires, cartes postales, etc., détruites, ou autrement disposées.....   |        | 178,499 |         |         |
|  |        |         | 615,027 | 728,716 |
| <b>LETTRES SPÉCIALES :—</b>  |        |         |         |         |
| Lettres enregistrées, renvoyées aux auteurs.....   | 2,227  |         |         |         |
| do expédiées aux adresses.....   | 4,833  |         |         |         |
| do déposées au bureau des rebuts en attendant qu'on les réclame.....   | 43     |         |         |         |
| do en la possess. de maîtres de poste sans signature et sans valeur, qu'on a détruites, parce que le département ne pouvait les retourner ni les délivrer.....       | 3      |         |         |         |
|  |        | 39      |         |         |
|  |        |         | 7,145   |         |
| Lettres contenant des valeurs qui ont été renvoyées aux auteurs ou expédiées.....  | 1,537  |         |         |         |
| Lettres contenant des valeurs conservées au bureau des rebuts en attendant qu'on les réclame.....  | 60     |         |         |         |
| Lettres contenant des valeurs en la possession de maîtres de poste.....  | 3      |         |         |         |
|  |        | 1,600   |         |         |
|  |        |         | 8,745   |         |
| Lettres ordinaires, reçues pour raison de droit de port et renvoyées aux auteurs.....  | 23,834 |         |         |         |
| Lettres ordinaires, reçues pour raison du droit de port et expédiées à leurs adresses.....   | 9,090  |         |         |         |
| Lettres ordinaires, reçues pour raison du droit de port, restant au 30 juin.....   | 963    |         |         |         |
| Lettres ordinaires, reçues pour raison du droit de port, qu'on a détruites parce que le département ne pouvait les retourner ni les délivrer.....                    | 2,077  |         |         |         |
|  |        | 35,964  |         |         |
| Lettres ordinaires, reçues pour rectification d'adresse, qui ont été renvoyées aux auteurs.....  | 17,498 |         |         |         |
| Lettres ordinaires, reçues pour rectification d'adresse, qui ont été expédiées aux adresses rectifiées.....  | 611    |         |         |         |
| Lettres ordinaires, reçues pour rectification d'adresse, qui ont été détruites parce que le département ne pouvait les retourner ni les délivrer.....                | 1,613  |         |         |         |
|  |        | 19,722  |         |         |
|  |        |         | 55,686  |         |
| Lettres de rebut revenues et détruites.....  |        |         | 3,015   |         |
| Let. locales reç. pour raison de port et env. aux aut. do do exp. à l. adres. do do détruites parce que le département ne pouvait les retourner ni les délivrer..... |        | 1,823   |         |         |
|  |        | 4,428   |         |         |
|  |        |         | 399     |         |
|  |        |         | 6,650   |         |
| Lettres pour des pays étrangers, renvoyées aux auteurs do expéd. à leurs adresses.....   |        | 4,032   |         |         |
|  |        | 7,363   |         |         |
| A reporter.....  |        | 11,395  | 74,096  | 728,716 |

## ETAT N° 9.—Etat des lettres reçues au bureau des lettres de rebut,

TABLEAU N° 1.—Indiquant le nombre de lettres de toute espèce

| Nombre de lettres reçues. | — | — | —       |
|---------------------------|---|---|---------|
| Report.....               |   |   | 833,742 |
| Grand total.....          |   |   | 833,742 |

## S O M

|   |         |
|---|---------|
| Lettres de rebut reçues.....  | 728,716 |
| Lettres spéciales reçues.....   | 105,026 |
| (Ceci comprend le nombre de lettres, 13,831, retenues de l'année dernière...) | 833,742 |

W. H. GRIFFIN,  
Sous-maître général des postes.

## Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887, etc.—Fin.

reçues au bureau et ce qu'on en a fait—Fin.

| Ce qu'on en a fait.   | —           | —      | —      | —       |
|---|-------------|--------|--------|---------|
| Report.....   |             | 11,395 | 74,096 | 728,716 |
| LETTRES SPÉCIALES—Fin   |             |        |        |         |
| Lettres pour des pays étrangers, restant au bureau le 30 juin 1887.....   |             | 186    |        |         |
| Lettres pour des pays étrangers, détruites parce que le département ne pouvait les détourner ni les délivrer.....   |             | 307    | 11,888 |         |
| Cartes postales reçues pour raison de port, renvoyées aux auteurs ou expédiées aux adresses.....  | 2,237       |        |        |         |
| Cartes postales reçues pour raison de port, qui ont été détruites en conséquence de l'impossibilité de les retourner ou de les délivrer.....  | 2,556       | 4,793  |        |         |
| Cartes postales, reçues pour rectification d'adresse, qui ont été renv. aux auteurs ou expéd. aux adr.....  | 2,904       |        |        |         |
| Cartes postales, reçues pour rectification d'adresse qu'on a détruites parce que le département ne pouvait les retourner ni les délivrer.....                                       | 1,534       | 4,438  | 9,231  |         |
| Circulaires reçues pour raison de port, rend. aux env. do do détruites.....   | 1,588<br>72 | 1,660  |        |         |
| Circulaires reçues pour rectification d'adresse, qui ont été rendues aux envoyeurs.....   | 667         |        |        |         |
| Circulaires reçues pour rectific. d'adr., qui ont été détr.   | 504         | 1,171  | 2,831  |         |
| Livres, paquets, etc., retenus pour raison de port, rectification d'adresse, etc., ou non réclamés, qui ont été rendus aux envoyeurs.....   |             | 1,443  |        |         |
| Livres, paquets, etc., retenus pour rais. de port, rect. d'adr. ou non réclamés, renv. à leurs adresses.....  |             | 3,182  |        |         |
| Livres, paquets, etc., retenus pour raison de port, rectification d'adresse, etc., ou non réclamés, restant au bureau le 30 juin.....   |             | 1,106  |        |         |
| Livres, paquets, etc., retenus pour raison de port, etc., qui ont été détruits parce qu'ils étaient sans valeur et que le département ne pouvait les délivrer ni les retourner..... |             | 1,249  | 6,980  | 105,026 |
| Grand total.....  |             |        |        | 833,742 |

## M A I R E .

|   |         |
|---|---------|
| Lettres de rebut dont on a disposé..... | 719,635 |
| do spéciales do.....                    | 102,668 |
| do restant au bureau le 30 juin.....    | 11,439  |
|   | 833,742 |

A. W. McLELLAN,  
Maître général des postes.



ETAT N° 9.—*Suite.*

TABLEAU n° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues qui contenaient de l'argent ou autres articles de valeur ; le montant et la nature de leur contenu ; combien de ces lettres ont été distribuées pendant l'exercice, et combien il en reste.

| Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887. | Nature du contenu.  | Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887. |      | Nombre de lettres dé-livrées sur celles re-çues pendant l'exer-cice terminé le 30 juin 1887. | Nombre de lettres non dé-livrées au 30 juin 1887, qui sont au bureau des re-bûts. | Nombre de lettres non dé-livrées au 30 juin 1887, qui sont en la possession de maîtres de poste. |
|--|---|--|------|--|---|--|
|  |   | \$   | cts. |  |   |  |
| 3,774  | Argent (y compris \$11.94) contenus dans des lettres sous d'autres chefs.....       | 22,362   | 10   | 3,571  | 199   | 4  |
| 49   | Lettres de change.....  | 27,157   | 66   | 49   |   |  |
| 12   | Obligations.....  | 7,080  | 00   | 12   |   |  |
| 411  | Chèques.....  | 55,179   | 51   | 407  | 4   |  |
| 271  | Traites.....  | 55,562   | 56   | 268  | 3   |  |
| 3  | Billets écus.....   | 4,909  | 57   | 3  |   |  |
| 541  | Mandats d'argent des postes.....  | 9,945  | 95   | 528  | 13  |  |
| 67   | Commandes.....  | 2,750  | 98   | 64   | 3   |  |
| 3  | Certificats de passage.....   | 21   | 75   | 3  |   |  |
| 391  | Billets promissoires.....   | 95,707   | 06   | 380  | 9   | 2  |
| 786  | Reçus.....  | 53,218   | 39   | 771  | 14  | 1  |
| 4  | Certificats d'actions.....  | 1,100  | 00   | 4  |   | 1  |
| 40   | Certificats divers.....   | 14,986   | 86   | 37   | 3   |  |
| 537  | Lettres enregistrées envoyées au bureau des lettres de rebut à Londres, Angl.....   |  |      | 537  |   |  |
| 741  | Lettres enregistrées envoyées au bureau des lett. de rebut de Washington, E.-U..... |  |      | 741  |   |  |
| 25   | Lettres enregistrées envoyées aux bu-reaux des lettres de rebut d'autres pays.....  |  |      | 25   |   |  |
| 80   | Titres.....   |  |      | 79   | 1   |  |
| 61   | Documents de valeur.....  |  |      | 60   | 1   |  |
| 1  | Certificas—A O U W.....   |  |      | 1  |   |  |
| 1  | do d'évaluateurs.....   |  |      | 1  |   |  |
| 8  | do de baptême.....  |  |      | 7  |   | 1  |
| 1  | do de maçons-briquetiers.....   |  |      | 1  |   |  |
| 30   | do de moralité.....   |  |      | 27   | 3   |  |
| 12   | do de qual. de memb. d'une égl.....   |  |      | 12   |   |  |
| 1  | do d'ecclésiastique.....  |  |      | 1  |   |  |
| 13   | do de voyageur de commerce.....   |  |      | 13   |   |  |
| 3  | do de douane.....   |  |      | 3  |   |  |
| 1  | do de décès en théologie.....   |  |      | 1  |   |  |
| 2  | do d'étudiants en théologie.....  |  |      | 2  |   |  |
| 2  | do d'octroi de terres fédérales.....  |  |      | 2  |   |  |
| 1  | do d'exercice militaire.....  |  |      | 1  |   |  |
| 1  | do de pharmacien.....   |  |      | 1  |   |  |
| 4  | do d'ingénieur.....   |  |      | 4  |   |  |
| 11   | do de franc-maçon.....  |  |      | 11   |   |  |
| 5  | do de patentes de homestead.....  |  |      | 5  |   |  |
| 1  | do d'assurances.....  |  |      | 1  |   |  |
| 1  | do de juge de paix.....   |  |      | 1  |   |  |
| 18   | do de chevalier du travail.....   |  |      | 18   |   |  |
| 2  | do de mécanicien.....   |  |      | 2  |   |  |
| 17   | do de mariage.....  |  |      | 17   |   |  |
| 8  | do de médecin.....  |  |      | 7  | 1   |  |
| 2  | do de milice.....   |  |      | 2  |   |  |
| 8  | do d'Oddfellows.....  |  |      | 7  | 1   |  |
| 1  | do de loge orangiste.....   |  |      | 1  |   |  |
| 2  | do de prêt.....   |  |      | 2  |   |  |
| 9  | do de pension.....  |  |      | 9  |   |  |
| 1  | do de parenté.....  |  |      | 1  |   |  |

ÉTAT N° 9.—*Suite.*TABLEAU N° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

| Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887. | Nature du contenu.                         | Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887. |      | Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887. | Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1887, qui sont au bureau des rebuts. | Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1887, qui sont en la possession de maîtres de poste. |
|--|--|--|------|---|---|---|
|  |  | \$.  | cts. |   |   |   |
| 7  | Certificats, de préemption de terre .....  |  |      | 7   |   |   |
| 9  | do de médecins .....                       |  |      | 8   | 1   |   |
| 3  | do d'enregistrement de lettres .....       |  |      | 2   | 1   |   |
| 3  | do de registrateurs .....                  |  |      | 3   |   |   |
| 14   | do de maîtres d'école .....                |  |      | 13  |   | 1   |
| 2  | do de marins .....                         |  |      | 1   | 1   |   |
| 5  | do de shérifs .....                        |  |      | 5   |   |   |
| 2  | do des fils de tempérance .....            |  |      | 2   |   |   |
| 3  | do d'étudiants .....                       |  |      | 3   |   |   |
| 1  | do d'agent de billets .....                |  |      | 1   |   |   |
| 3  | do d'union de typographes .....            |  |      | 3   |   |   |
| 3  | do de poids et mesures .....               |  |      | 3   |   |   |
| 11   | Extraits de titres .....                   |  |      | 11  |   |   |
| 7  | Livres de compte .....                     |  |      | 7   |   |   |
| 19   | Affidavits .....                           |  |      | 19  |   |   |
| 1  | Améthyste (pierre) .....                   |  |      | 1   |   |   |
| 35   | Conventions .....                          |  |      | 35  |   |   |
| 3  | Cessions .....                             |  |      | 3   |   |   |
| 1  | Fleurs artificielles .....                 |  |      | 1   |   |   |
| 1  | Tablier .....                              |  |      | 1   |   |   |
| 2  | Notes de frais .....                       |  |      | 2   |   |   |
| 1  | Acte de vente .....                        |  |      | 1   |   |   |
| 3  | Chapelets .....                            |  |      | 3   |   |   |
| 23   | Livres .....                               |  |      | 21  | 2   |   |
| 3  | Bottes et souliers .....                   |  |      | 3   |   |   |
| 1  | Broche (dorée) .....                       |  |      |   | 1   |   |
| 1  | A morces de cartouches .....               |  |      | 1   |   |   |
| 4  | Chartes .....                              |  |      | 4   |   |   |
| 5  | Commissions .....                          |  |      | 5   |   |   |
| 5  | Contrats .....                             |  |      | 4   | 1   |   |
| 1  | Chemises de coton .....                    |  |      | 3   |   |   |
| 3  | Boutons de manchettes .....                |  |      | 1   |   |   |
| 1  | Crêpe .....                                |  |      | 1   |   |   |
| 6  | Concessions de la Couronne .....           |  |      | 6   |   |   |
| 1  | Obligation .....                           |  |      | 1   |   |   |
| 16   | Déclarations .....                         |  |      | 15  | 1   |   |
| 1  | Diamant de vitrier .....                   |  |      | 1   |   |   |
| 11   | Diplômes .....                             |  |      | 11  |   |   |
| 8  | Congés, police à cheval du N.-O .....      |  |      | 8   |   |   |
| 1  | do de matelot .....                        |  |      | 1   |   |   |
| 5  | Dessins .....                              |  |      | 5   |   |   |
| 1  | Etoffes à robes .....                      |  |      | 1   |   |   |
| 3  | Exécutions .....                           |  |      | 3   |   |   |
| 1  | Râtelier .....                             |  |      | 1   |   |   |
| 1  | Cadre de fantaisie pour photographie ..... |  |      | 1   |   |   |
| 2  | Ouvrage de fantaisie .....                 |  |      | 2   |   |   |
| 2  | Plumes .....                               |  |      | 2   |   |   |
| 2  | Ornements .....                            |  |      | 2   |   |   |
| 3  | Bijouterie en or—bracelets .....           |  |      | 3   |   |   |
| 26   | do broches .....                           |  |      | 20  | 6   |   |
| 12   | do chaînes .....                           |  |      | 9   | 3   |   |
| 1  | do croix .....                             |  |      | 1   |   |   |
| 3  | do boutons de manchettes .....             |  |      | 2   | 1   |   |
| 17   | do pendants d'oreilles .....               |  |      | 15  | 2   |   |

ÉTAT N<sup>o</sup> 9—*Suite.*TABLEAU N<sup>o</sup> 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

| Nombre de lettres<br>reçues pendant<br>l'exercice terminé<br>le 30 juin 1887. | Nature du contenu.                        | Valeur du contenu<br>des lettres reçues<br>pendant l'exercice<br>terminé le 30 juin<br>1887. |      | Nombre de lettres<br>délivrées sur celles<br>reçues pendant l'ex-<br>ercice terminé le 30<br>juin 1887. | Nombre de lettres<br>non délivrées au 30<br>juin 1887, qui sont<br>au bureau des re-<br>buts. | Nombre de lettres<br>non délivrées au 30<br>juin 1887, qui sont<br>en la possession de<br>maîtres de poste. |
|---|---|--|------|---|---|---|
|   |   | \$   | cts. |   |   |   |
| 79  | Bijouterie en or—anneaux .....            |  |      | 69  | 10  |   |
| 2   | do feuille .....                          |  |      | 2   |   |   |
| 3   | do médaillons .....                       |  |      | 3   |   |   |
| 1   | do collier .....                          |  |      | 1   |   |   |
| 3   | do pépites et quartz.....                 |  |      | 3   |   |   |
| 1   | do ornements .....                        |  |      |   | 1   |   |
| 2   | do boîtes à crayons .....                 |  |      | 2   |   |   |
| 15  | do épingles.....                          |  |      | 11  | 4   |   |
| 1   | do plume .....                            |  |      | 1   |   |   |
| 2   | do porte-plumes.....                      |  |      |   | 2   |   |
| 1   | do boutons de chemise.....                |  |      | 1   |   |   |
| 1   | do lunettes.....                          |  |      | 1   |   |   |
| 1   | do cure-dent .....                        |  |      | 1   |   |   |
| 5   | do montres.....                           |  |      | 5   |   |   |
| 116   | Polices d'assurances.....                 |  |      | 115   | 1   |   |
| 1   | Rassades .....                            |  |      | 1   |   |   |
| 2   | Facture.....                              |  |      | 2   |   |   |
| 1   | Veste (pour dame) .....                   |  |      | 1   |   |   |
| 1   | Veste en laine.....                       |  |      | 1   |   |   |
| 2   | Olefs .....                               |  |      | 2   |   |   |
| 2   | Gants de chevreau .....                   |  |      | 2   |   |   |
| 1   | Bonnet de dentelle .....                  |  |      | 1   |   |   |
| 2   | Collets de dentelle .....                 |  |      | 2   |   |   |
| 1   | Mouchoirs de dentelle.....                |  |      | 1   |   |   |
| 2   | Baux .....                                |  |      | 2   |   |   |
| 67  | Papiers de justice.....                   |  |      | 64  | 3   |   |
| 1   | Licences—de pêche.....                    |  |      | 1   |   |   |
| 4   | do d'hôtel.....                           |  |      | 4   |   |   |
| 1   | do de colporteur.....                     |  |      | 1   |   |   |
| 3   | do de tempérance.....                     |  |      | 3   |   |   |
| 1   | do de coupe de bois.....                  |  |      | 1   |   |   |
| 6   | Billets de loterie .....                  |  |      | 6   |   |   |
| 3   | Cartes .....                              |  |      | 3   |   |   |
| 7   | Médailles .....                           |  |      | 7   |   |   |
| 3   | Médicaments .....                         |  |      | 3   |   |   |
| 13  | Agendas.....                              |  |      | 12  | 1   |   |
| 1   | Mandat de prime militaire.....            |  |      |   | 1   |   |
| 2   | Mocassins.....                            |  |      | 2   |   |   |
| 1   | Modèles .....                             |  |      | 1   |   |   |
| 31  | Hypothèques.....                          |  |      | 31  |   |   |
| 2   | do cession d'.....                        |  |      | 2   |   |   |
| 6   | do acte d'.....                           |  |      | 6   |   |   |
| 5   | do décharge d'.....                       |  |      | 5   |   |   |
| 6   | do radiation d'.....                      |  |      | 6   |   |   |
| 2   | Aiguilles .....                           |  |      | 1   | 1   |   |
| 2   | Obligations .....                         |  |      | 2   |   |   |
| 6   | Livres de commandes.....                  |  |      | 6   |   |   |
| 1   | Coupe-papier.....                         |  |      |   | 1   |   |
| 31  | Livrets—de banque.....                    |  |      | 31  |   |   |
| 20  | do de sociétés de prêt et de constr.....  |  |      | 20  |   |   |
| 24  | do de caisse d'épargne.....               |  |      | 24  |   |   |
| 1   | Passeports .....                          |  |      | 1   |   |   |
| 1   | Patrons.....                              |  |      |   | 1   |   |
| 1   | Reconnaisances de prêteurs sur gages..... |  |      |   | 1   |   |

ÉTAT N° 9—*Suite.*TABLEAU N° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

| Nombre de lettres<br>reçues pendant<br>l'exercice terminé<br>le 30 juin 1887. | Nature du contenu.                          | Valeur du contenu<br>des lettres reçues<br>pendant l'exercice<br>terminé le 30 juin<br>1887. |     | Nombre de lettres<br>délivrées sur celles<br>reçues pendant<br>l'exercice terminé<br>le 30 juin 1887. | Nombre de lettres<br>non délivrées au<br>30 juin 1887, qui<br>sont au bureau des<br>rebut. | Nombre de lettres<br>non délivrées au 30<br>juin 1887, qui sont<br>en la possession de<br>maîtres de poste. |
|---|---|--|-----|---|--|---|
|   |   | \$   | cts |   |  |   |
| 1   | Permis de pêche .....                       |  |     | 1   |  |   |
| 13  | do vente de liqueurs .....                  |  |     | 13  |  |   |
| 2   | do coups de bois.....                       |  |     | 2   |  |   |
| 1   | Pétition .....                              |  |     | 1   |  |   |
| 1   | Pipe.....                                   |  |     | 1   |  |   |
| 6   | Plans .....                                 |  |     | 5   | 1  |   |
| 1   | Bijouterie en plaqué, boutons de collet ... |  |     | 1   |  |   |
| 1   | do do chemise.....                          |  |     |   | 1  |   |
| 2   | Porte-monnaie .....                         |  |     | 2   |  |   |
| 23  | Procurations .....                          |  |     | 23  |  |   |
| 1   | Protêts .....                               |  |     | 1   |  |   |
| 1   | Contre-marque de bagage de ch. de fer...    |  |     | 1   |  |   |
| 20  | Passes de chemin de fer .....               |  |     | 20  |  |   |
| 32  | Billets do .....                            |  |     | 28  | 4  |   |
| 1   | Mesure (modiste).....                       |  |     | 1   |  |   |
| 1   | Bonnet de fourrure .....                    |  |     | 1   |  |   |
| 2   | Attachements de machine à coudre .....      |  |     | 2   |  |   |
| 1   | Châle .....                                 |  |     |   | 1  |   |
| 1   | Facture.....                                |  |     | 1   |  |   |
| 1   | Gants en soie .....                         |  |     |   | 1  |   |
| 12  | Mouchoirs de soie .....                     |  |     | 11  | 1  |   |
| 6   | Echarpes en soie .....                      |  |     | 5   | 1  |   |
| 1   | Bijouterie en argent, bracelets.....        |  |     | 1   |  |   |
| 4   | do broches .....                            |  |     | 4   |  |   |
| 2   | do pendants d'oreilles .....                |  |     | 2   |  |   |
| 1   | do médaillon .....                          |  |     | 1   |  |   |
| 1   | do ornements .....                          |  |     | 1   |  |   |
| 2   | do épingles .....                           |  |     | 1   | 1  |   |
| 1   | do anneaux .....                            |  |     | 1   |  |   |
| 12  | do montres .....                            |  |     | 11  | 1  |   |
| 1   | Pantoufles .....                            |  |     | 1   |  |   |
| 2   | Toques .....                                |  |     | 2   |  |   |
| 2   | Ouillers .....                              |  |     | 2   |  |   |
| 3   | Lunettes .....                              |  |     | 3   |  |   |
| 3   | Timbres (annulés) .....                     |  |     | 3   |  |   |
| 1   | do (étrangers) .....                        |  |     | 1   |  |   |
| 1   | Passes sur vapeur .....                     |  |     | 1   |  |   |
| 3   | Billets do .....                            |  |     | 3   |  |   |
| 1   | Plume-stylographe .....                     |  |     | 1   |  |   |
| 8   | Subpoenas .....                             |  |     | 7   | 1  |   |
| 15  | Sommations .....                            |  |     | 15  |  |   |
| 1   | Appareils de télégraphe .....               |  |     | 1   |  |   |
| 1   | Tabac .....                                 |  |     | 1   |  |   |
| 16  | Lettres non ouvertes .....                  |  |     | 16  |  |   |
| 1   | Vêtement de dessous .....                   |  |     | 1   |  |   |
| 1   | Gilet (chasse) .....                        |  |     | 1   |  |   |
| 4   | Pièces justificatives .....                 |  |     | 4   |  |   |
| 3   | Mandats .....                               |  |     | 2   | 1  |   |
| 4   | Montres (nickel) .....                      |  |     | 4   |  |   |
| 8   | Testaments .....                            |  |     | 8   |  |   |
| 2   | do vérification de .....                    |  |     | 2   |  |   |
| 7   | Effets en laine .....                       |  |     | 7   |  |   |
| 3   | Mitaires do .....                           |  |     | 3   |  |   |

## ÉTAT N° 9—Fin.

TABLEAU N° 2—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur, etc.—Fin.

| Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887. | Nature du contenu.  | Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887. | Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887. | Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1887, qui sont au bureau des rebuts. | Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1887, qui sont en la possession de maîtres de poste. |
|--|---|--|---|---|---|
|  |   | \$ cts.  |   |   |   |
| 37   | Brefs .....   | .....  | 37  | .....   | .....   |
| 9,054<br>16,984  | A ajouter les lettres ordinaires enregistrées, et les lettres contenant des valeurs, non énumérées ci-dessus, et qui ont été soit rendues, expédiées ou traitées autrement, ainsi qu'il est indiqué au tableau n° 1 ..... | 349,982 39   | 8,729   | 316   | 9   |
|  | Grand total des lettres contenant des valeurs dont on a pu disposer.....  |  | 16,965  | 17  | 3   |
|  | Grand total des lettres non réclamées au bureau des lettres tombées en rebut....  |  | 25,694  | 333   | 11  |
|  | Grand total des lettres en la possession de maîtres de poste.....   |  | 333   |   |   |
|  |   |  | 11  |   |   |
| 26,038   |   |  | 26,038  |   |   |

390 lettres contenant des valeurs restaient au bureau des rebuts à la date de la clôture du rapport de l'exercice dernier.

De ces lettres 12 ont depuis été réclamées.

378 restent encore au bureau des rebuts.

Des dix lettres en la possession de maîtres de poste à la fin de l'exercice précédent, sept ont depuis été remises à leurs destinataires.

## ETAT N° 10

CAISSE D'ÉPARGNES DES POSTES DU CANADA.—Compte de tous les dépôts reçus et remboursés en vertu de l'acte 38 Vic, chap. 7, depuis le 1er juillet 1886 jusqu'au 30 juin 1887, et du montant total dû à tous les déposants à cette dernière date.

|  | \$         | cts | \$   | cts.            |
|--|------------|-----|--|-----------------|
| Balance due aux déposants le 30 juin 1886.....   | 17,159,372 | 09  | Remboursements aux déposants pendant l'année .....                                 | 6,626,067 51    |
| Déposé à la caisse d'épargnes des Postes pendant l'année .....   | 8,272,041  | 00  | Balance due aux déposants le 30 juin 1887:—  |                 |
| Intéret alloué aux déposants pendant l'année, calculé d'après l'Acte des postes, 1875, sections 65, 66 et 67 ..... | 692,404    | 57  | Portant intérêt à 4 pour 100.....  | \$19,421,476 72 |
|  |            |     | Chèques en circulation entre les mains des déposants et non présentés p. paiement. | 73,273 43       |
|  |            |     |  | 19,497,750 15   |
|  |            |     |  | 26,123,817 66   |

A W. MCLELAN,  
*Maître général des postes.*

J. O STEWART,  
*Surintendant, division de la caisse d'épargnes.*

ÉTAT N° 10—*Fin.*

CAISSE D'ÉPARGNES DES POSTES DU CANADA.—Etat des frais d'administration, depuis le 1er juillet 1886 jusqu'au 30 juin 1887.

|  | \$       | cts. |
|--|----------|------|
| Appointements au bureau central.....   | 25,485   | 03   |
| Travail supplémentaire nécessité pour calculer l'intérêt et balancer le grand-livre des déposants en juillet 1886..... | 1,444    | 08   |
| Compensation aux maîtres de poste.....   | 13,326   | 59   |
| Impression et reliure (d'après les comptes de l'imprimeur de la reine).....  | 2,203    | 95   |
| Papeterie (d'après les comptes du bureau de la papeterie).....   | 1,172    | 15   |
| Divers, y compris annonces, frais de voyage des inspecteurs, télégrammes, etc ....                                     | 29       | 45   |
| Total.....   | \$43,661 | 25   |

\* Cet état n'est que statistique, et compilé de diverses parties des Comptes publics.

A. W. McLELAN,  
*Maître général des postes.*

J. C. STEWART,  
*Surintendant, division de la caisse d'épargnes.*

## RAPPORT ANNUEL

DU

## DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR

POUR L'ANNÉE

1887

---

*Imprimé par Ordre du Parlement.*

---



OTTAWA :  
IMPRIMÉ PAR BROWN CHAMBERLIN,  
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE.  
1888.



---

A. SENÉCAL, SURINTENDANT DES IMPRESSIONS.

---

*A Son Excellence le très-honorable marquis de Lansdowne, gouverneur-général du Canada,  
etc., etc., etc.*

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport des opérations du département de l'Intérieur pour l'exercice terminé le 31 octobre 1887.

Respectueusement soumis,

THOS. WHITE,

*Ministre de l'Intérieur.*

OTTAWA, 18 février 1888.



# TABLE DES MATIÈRES.

|   | PAGE. |
|---|-------|
| Rapport du sous-ministre de l'intérieur.....  | ix    |
| PARTIE I.—TERRES FÉDÉRALES.   |       |
| Rapport de H. H. Smith, commissaire des terres fédérales.....   | 3     |
| do Wm. Pearce, surintendant des mines.....  | 10    |
| do J. M. Gordon, inspecteur des agences des terres fédérales.....   | 20    |
| Etat annuel des opérations des diverses agences locales dans le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie-Britannique.....                             | 21    |
| do H. B. W. Aikman, agent des terres fédérales, New Westminster, C.B.   | 26    |
| Extraits de rapports de Rufus Stevenson, inspecteur de compagnies de colonisation.....  | 29    |
| Rapport de G. U. Ryley, commis des terres à bois, mines et pâturages.....   | 35    |
| Liste indiquant les noms des fermiers des pâturages, avec la contenance de leurs ranches.....   | 40    |
| Recettes produites par les bois de la couronne.....   | 42    |
| do par les terrains miniers, les pâturages et les terres à foin.....  | 43    |
| A.—Etat des recettes produites par les terres à bois, à pâturage, à foin et minières, commençant avec l'exercice 1872-73, jusqu'au 31 octobre 1887.....             | 44    |
| B.—Etat des recettes produites par les terres à bois, à pâturage, à foin et minières, commençant avec l'année administrative 1872-73, jusqu'au 31 octobre 1887..... | 45    |
| Règlements concernant la concession des permis annuels de couper du bois sur les terres fédérales.....  | 46    |
| Règlements concernant les concessions des terrains houillers dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.....   | 54    |
| Règlements régissant la manière de disposer des terres à pâturage dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.....  | 56    |
| do E. F. Stephenson, agent des bois de la couronne à Winnipeg.....  | 57    |
| Etat des recettes produites par les bois de la couronne, Winnipeg.....  | 60    |
| Etat indiquant les scieries en activité, sous licence, dans le Manitoba, Kéwatin et Assiniboïa.....   | 61    |
| Etat général des opérations du bureau des bois de la couronne, Winnipeg.....  | 63    |
| Etat comparatif des prix du bois de sciage, vendu dans le district de Winnipeg en 1886-1887.....  | 63    |
| do Thos. Anderson, agent des bois de la couronne, Edmonton.....   | 64    |
| Recettes produites par les bois de la couronne, Edmonton.....   | 65    |
| Etat général des opérations du bureau des bois de la couronne, Edmonton.....  | 66    |
| Etat indiquant le nombre des scieries en activité, sous licence du gouvernement, dans l'agence d'Edmonton.....  | 67    |
| do C. L. Gouin, agent des terres de la couronne, Calgary.....   | 68    |
| Etat des recettes provenant des bois de la couronne, Calgary...   | 69    |
| Etat indiquant le nombre des scieries en activité, sous licence du gouvernement, dans l'agence de Calgary.....  | 70    |
| Etat général des opérations du bureau des bois de la couronne, Calgary.....   | 71    |

|   | PAGE. |
|---|-------|
| Rapport de R. S. Cook, agent intérimaire des bois de la couronne, Prince-Albert.....  | 72    |
| Etat des recettes produites par les bois de la couronne, Prince-Albert.....   | 73    |
| Etat indiquant le nombre des scieries en activité, sous licence du gouvernement, dans l'agence de Prince-Albert.....                  | 74    |
| Etat général des opérations du bureau des bois de la couronne, Prince-Albert.....   | 75    |
| do T. S. Higginson, agent des terres de la couronne, Colombie-Britannique.....  | 76    |
| Etat des recettes produites par les bois de la couronne, dans la Colombie Britannique.....  | 77    |
| Etat indiquant le nombre des scieries en activité sur les terres fédérales dans la Colombie-Britannique.....                          | 78    |
| do Wm. Mills, en charge des terres de l'artillerie et de l'amirauté.....  | 79    |
| Etat des ventes durant l'exercice.....  | 81    |
| Liste des localités qui ont produit des recettes.....   | 81    |
| Etat des recettes.....  | 82    |
| do J. A. Pinard, comptable du département.....  | 83    |
| Recettes au compte des terres fédérales.....  | 84    |
| Annexe A.—Relevé des inscriptions pour terres fédérales, opérées au bureau principal et aux agences des compagnies de colonisation... | 85    |
| do B.—Relevé des lettres patentes émises, et nombre d'acres patentés....  | 86    |

#### PARTIE II.—ARPEMENTAGE DES TERRES FÉDÉRALES.

|  |    |
|--|----|
| Rapport de E. Deville, arpenteur général.....  | 2  |
| Liste des arpenteurs employés pendant l'exercice clos le 31 octobre 1837.....                          | 9  |
| do W. F. King, inspecteur-surintendant des arpentages.....   | 10 |
| do Otto J. Kloitz, A.F., détermination des latitudes et longitudes.....                                | 26 |
| do J. S. Dennis, inspecteur des arpentages, inspection et correction des arpentages.....               | 43 |
| Extrait du rapport de J. S. Dennis sur la colonie des Mormons.....                                     | 53 |
| Articles de foi des Mormons.....   | 53 |
| Rapport de John McAree, A.T.F.....   | 55 |
| do A. Driscoll, A.F.....   | 58 |
| do I. Traynor, A.F.....  | 60 |
| do T. C. Brownjohn, A.F.....   | 61 |
| do N. R. Freeman, A.F.....   | 62 |
| do J. A. Kirk, A.F.....  | 63 |
| do Wm. Ogilvie, A.F., exploration de la région de la rivière Yukon....                                 | 64 |
| do J. I. Dufresne, A.F., exploration au lac Winnipegosis et de rivières du Cygne et du Daim-Rouge..... | 71 |
| do J. Lestock Reid, A.F., arpentage des chemins dans les Territoires du Nord-Ouest.....                | 75 |
| do T. D. Green, A.F., arpentage des chemins dans l'Alberta.....  | 77 |
| do Arthur St. Cyr, A.F., arpentage des bornes du parc des Montagnes-Rocheuses.....                     | 79 |
| do C. F. Miles, A.F., arpentage des réserves de la police à cheval.....                                | 81 |
| do F. W. Wilkins, A.F., arpentage des réserves des missions de l'Eglise méthodiste.....                | 85 |
| do A. F. Cotton, A.F., arpentage de subdivisions dans le district de New-Westminster, C. B.....        | 87 |
| do Jas. F. Garden, A. F., arpentage de subdivisions dans le district de Kamloops, C.B.....             | 89 |

|  | PAGE. |
|--|-------|
| Rapport de Thomas Fawcett, A. F., arpentage de subdivisions dans le district de Kamloops, C. B .....                   | 92    |
| do John McLatchie, A. F., arpentage de subdivisions sur les rivières au Saumon, de l'Aigle et Spellamcheen, C. B ..... | 96    |
| do P. R. A. Bélanger, A. F., arpentage de subdivisions dans les environs de la rivière Colombia, C. B.....             | 99    |
| do J. J. McArthur, A. F., relevé topographique des montagnes Rocheuses .....   | 102   |
| do W. S. Drewry, A. F., relevé topographique des montagnes Rocheuses.  | 110   |
| Examen des documents du bureau des examinateurs pour les arpenteurs des terres fédérales.....                          | 114   |

### PARTIE III—EXPLORATIONS GÉOLOGIQUES.

|   |    |
|---|----|
| Rapport du Dr A. R. C. Selwyn, directeur de la Commission Géologique et d'Histoire Naturelle..... | 3  |
| do Dr G. M. Dawson, expédition d'exploration à la rivière Yukon.....                              | 5  |
| Explorations et arpentages dans la Colombie-Britannique .....                                     | 10 |
| do do le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest..  | 11 |
| do do l'Ontario.....  | 15 |
| do des îles de la baie de James.....  | 15 |
| Rapport de E. D. Ingall, sur les districts salins et argentifères du Canada .....                 | 17 |
| do Dr R. Bell, exploration du haut du district d'Ottawa.....                                      | 17 |
| Explorations et arpentages dans Québec.....   | 21 |
| Bon gaz près de Saint-Grégoire, comté de Nicolet.....   | 25 |
| Explorations et arpentages dans le Nouveau-Brunswick .....  | 27 |
| Statistique minérale.....   | 29 |
| Chimie et minéralogie.....  | 31 |
| Paléontologie et zoologie.....  | 35 |
| Botanique.....  | 39 |
| Cartes .....  | 40 |
| Bibliothèque .....  | 41 |
| Visiteurs au Museum.....  | 42 |
| Personnel, crédit, dépense, et correspondance.....  | 42 |

### PARTIE IV.—TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

|   |    |
|---|----|
| Rapport du lieutenant-gouverneur Dowdney, sur les faits suivants :—                                       |    |
| Session du Conseil—Noms des membres composant le Conseil .....  | 3  |
| Législation—Ordonnances rendues par le Conseil .....  | 3  |
| Forme de gouvernement.....  | 4  |
| Municipalités.....  | 4  |
| Ecoles.....   | 4  |
| Liste des juges de paix.....  | 6  |
| do notaires publics.....  | 6  |
| do commis des bureaux d'enregistrement.....   | 7  |
| Relevé des permissions spéciales délivrées pour l'importation de boissons enivrantes pendant l'année..... | 8  |
| Rapport du bureau de l'éducation pour les Territoires du Nord-Ouest .....                                 | 14 |

### PARTIE V.

Rapport de la commission chargée du règlement des réclamations des Métis.

### PARTIE VI.

Rapport de Geo. A. Stewart, surintendant du parc des Montagnes Rocheuses.



## RAPPORT ANNUEL

DU

## MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

ANNÉE 1887.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,

OTTAWA, 10 février 1888.

*A l'honorable Thomas White, ministre de l'intérieur :*

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel du ministère de l'intérieur pour 1887. Comme d'habitude, ce rapport est un exposé de toutes les affaires administratives du département et de toutes les agences, de Winnipeg à New-Westminster, jusqu'au 31 octobre ; il contient en outre, un état de ce qui s'est passé d'important pour le département jusqu'à la fin de l'année civile.

## SERVICE INTÉRIEUR.

Il n'est survenu aucun changement d'importance dans le service extérieur, si ce n'est cependant la création de la division des mines du département géologique, dont on parlera ci-après. Je regrette d'avoir à signaler la mort de six bons fonctionnaires du département, savoir, celle de M. R. M. Bonfellow, arpenteur et dessinateur, de M. W. B. Howlett, dessinateur du bureau des bois et des mines, de M. Martin Gormly, aussi du bureau des bois et des mines, et de M. Thomas Anderson, M. W. Harkin et de M. J. L. N. Duprat, commis de la division du secrétaire. C'est une moyenne de décès quelque peu remarquable dans le cours d'une année, particulièrement vu qu'ils étaient tous jeunes gens, à l'exception de M. Gormly et de M. Anderson.

## SERVICE EXTÉRIEUR.

Comme il devint nécessaire de faire, à l'égard des affaires du parc des Montagnes-Rocheuses, des arrangements qui dégageraient M. Stewart, surintendant de la besogne du bureau, afin qu'il pût se consacrer entièrement au devoir que lui impose sa charge, M. E. A. Nash, autrefois agent du département à Battleford, a été transféré à Banff, où il exerce les fonctions d'agent à l'égard de tous les lots à bâtir et des autres terres situées dans les limites du parc. M. Edwin Brokovski, qui a rendu de précieux services au département depuis plusieurs années comme éclaireur à Moosomin, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, a été



promu au poste d'agent à Battleford. Comme les terres à *homestead* dans le Moosomin ont été prises en très grande partie, on a jugé inutile de remplacer M. Brokovski à cet endroit; mais un bureau du même genre a été ouvert à Medicine-Hat, dont le titulaire est Edwin Rochester, qui a été transféré du bureau des terres de Calgary, où il était autrefois commis. M. E. Clémenti Smith, pendant plusieurs années agent des terres à Brandon, s'est retiré du service pour cause de mauvaise santé, et M. W. H. Hiam, antérieurement agent des terres fédérales à Manitou, a été transféré à l'agence de Brandon, et la position vacante du bureau à Manitou a été remplie par la promotion de M. George Young, qui faisait partie du personnel du commissaire à Winnipeg. Le bureau de l'agence de Buttes-du-Tondre a été transféré à Yorkton, et M. John Ferguson en est l'agent temporaire. Comme d'habitude, ce bureau a été fermé à la fin de la saison de l'immigration; M. Ferguson continuera d'accomplir ses devoirs ordinaires dans le bureau du commissaire pendant l'hiver, et le bureau en question sera de nouveau ouvert au printemps comme par le passé.

On a jugé opportun d'établir d'une manière permanente le bureau de M. William Pearce, surintendant des mines, à Calgary. A cet endroit il peut avoir un accès facile au pays minier de l'ouest, qui lui impose des devoirs de plus en plus nombreux, et il peut en même temps rendre des services très importants en sa qualité de membre du bureau des terres, dans le règlement des litiges et des réclamations des *squatters* et autres réclamations compliquées à l'égard de terres situées dans la région qui se trouve entre Medicine-Hat et les montagnes Rocheuses. Naturellement il se rend de temps à autre à Winnipeg dans le but de s'occuper, conjointement avec le commissaire des terres, des travaux ordinaires du bureau des terres. Le déplacement de M. Pearce, transféré à Calgary, a nécessité une légère augmentation dans les frais d'administration du service extérieur, augmentation qui est, toutefois, compensée par l'efficacité plus grande du service.

Il n'y a pas de changement à signaler à l'égard des agences des bois de la Couronne.

#### INSCRIPTIONS ET VENTES D'ÉTABLISSEMENTS ET DE PRÉEMPTIONS.

Le dénombrement suivant des inscriptions d'établissements et de préemptions et des ventes opérées aux agences du département dans le cours de l'année, accuse une réduction dans le nombre d'acres dont on a disposé si on le compare à celui de 1886 :—

|                     |                |                |
|---------------------|----------------|----------------|
|                     | 1886.          | 1887.          |
| Etablissements..... | 294,960 acres. | 319,500 acres. |
| Préemptions.....    | 146,430 do     | 87,747 do      |
| Ventes.....         | 133,701 do     | 114,544 do     |

On remarquera qu'il y a eu une légère augmentation dans l'étendue superficielle des terres qui ont été prises à titre de *homestead* par les colons véritables, et il est douteux que la diminution de l'étendue superficielle des terres prises à titre de préemption doit être regrettée. Ceux qui ont porté une sérieuse attention aux

affaires du Manitoba et du Nord-Ouest commencent à comprendre que, pour ce qui est des régions agricoles du pays, du moins, 160 acres sont l'étendue superficielle que le cultivateur ordinaire peut exploiter avec profit. Le nombre de propriétaires de homesteads qui, récemment ne se sont pas prévalus du privilège de préemption, est un indice que cette conviction se répand parmi les colons mêmes. J'avoue, avec quelque peu de désappointement, que le nombre de homesteads inscrits dans le cours de l'année n'a pas été considérable en plus des inscriptions de l'année précédente, l'augmentation en étendue étant de 24,540 acres. Les informations que M. J. H. Metcalf, chef du bureau de renseignements à Winnipeg, a donné au département indiquent que, dans le cours de l'année, il est arrivé à Winnipeg six mille immigrants de plus que l'année précédente. Cette augmentation est considérable en comparaison de l'augmentation dans l'étendue de terre inscrite à titre de homestead, et j'ai pris la peine de me rendre compte des raisons de cette différence. Il semblerait y avoir deux causes. D'abord les colons qui sont arrivés dans le Nord-Ouest, l'année dernière, ont été en plus grand nombre qu'autrefois, animés du désir d'acquérir un peu l'expérience des modes de culture convenable au pays, et ils n'ont pas été aussi empressés de choisir et de prendre des homesteads pour leur propre compte que ceux venus dans le passé. En second lieu, la moisson extraordinaire de grain dont il y avait une perspective presque assurée dès le commencement de l'été, fit que les cultivateurs se trouvèrent dans la nécessité d'augmenter très considérablement le nombre de leurs employés, et la conséquence fut que les immigrants nouvellement arrivés furent en grande demande, et les prix qu'on leur offrait étaient très tentatifs. Une plus grande proportion qu'à l'ordinaire de l'immigration de l'été fut absorbée de cette manière, et une plus petite proportion que d'habitude prirent des homesteads pour leur propre compte. Si les conclusions auxquelles je suis arrivé sur cette question sont bien fondées (et, comme je l'ai dit déjà, j'ai pris tous les moyens à ma disposition pour m'assurer qu'ils le sont), il n'y a, en tant que je puisse le juger, rien dans ces faits qui doivent être regretté. Le sol et le climat du Manitoba et du Nord-Ouest offrent beaucoup à apprendre à l'agriculteur nouvellement arrivé, même en supposant que l'expérience qu'il a acquise dans le passé l'ait mis en état, sous tous les rapports, d'exercer son état, et il serait de son intérêt personnel qu'il acquit un peu de connaissances pratiques du pays et de ses modes de culture avant de prendre définitivement une terre pour son propre compte. Pour ceux dont les moyens sont restreints, il y a cet autre avantage qu'une somme considérable d'argent immédiatement disponible sera ajoutée à ce qu'ils peuvent avoir pour l'achat d'animaux et la culture de la terre, et l'érection de maisons confortables pour eux-mêmes. Une des principales difficultés que les cultivateurs ont éprouvées jusqu'ici, à l'ouest du lac Supérieur, a été la rareté de la main-d'œuvre et les gages exorbitants qu'il a fallu payer l'aide qu'on pouvait obtenir.

Ci-suit un tableau comparatif des opérations de ce département, année par année, depuis 1872 jusqu'à la fin du dernier exercice administratif.

| Période.                       | Etablissements.  | Pré-<br>emptions. | Ventes.          | Total.           |
|--------------------------------|------------------|-------------------|------------------|------------------|
|                                | Superficie.      | Superficie.       | Superficie.      | Superficie.      |
| Jusqu'au 31 décembre 1872..... | Acres.<br>40,000 | Acres.<br>1,600   | Acres.<br>15,200 | Acres.<br>56,800 |
| do 1873.....                   | 136,640          | 2,400             | 16,620           | 155,660          |
| do 1874.....                   | 215,520          | 101,461           | 17,713           | 334,694          |
| do 1875.....                   | 84,480           | 67,314            | 4,908            | 156,702          |
| do 1876.....                   | 52,960           | 40,406            | 29,562           | 132,918          |
| do 1877.....                   | 145,280          | 107,715           | 170,989          | 423,984          |
| do 1878.....                   | 308,640          | 275,240           | 125,380          | 709,260          |
| do 1879.....                   | 555,296          | 210,178           | 271,343          | 1,096,817        |
| Jusqu'au 31 octobre 1880.....  | 280,640          | 140,790           | 260,797          | 682,227          |
| do 1881.....                   | 438,707          | 263,647           | 355,166          | 1,057,520        |
| do 1882.....                   | 1,181,652        | 904,211           | 613,282          | 2,699,145        |
| do 1883.....                   | 970,719          | 659,120           | 202,143          | 1,831,982        |
| do 1884.....                   | 533,280          | 364,060           | 213,172          | 1,110,512        |
| do 1885.....                   | 249,552          | 106,213           | 126,049          | 481,814          |
| do 1886.....                   | 294,960          | 146,450           | 133,701          | 575,141          |
| do 1887.....                   | 319,500          | 87,747            | 114,544          | 521,791          |

Le tableau suivant, qui indique le nombre d'inscriptions de *homesteads* et de préemptions dont il a été fait rapport, chaque année, depuis 1874, et le nombre et la proportion de ces inscriptions qui ont été radiées depuis pour non-accomplissement des conditions, est une répétition des chiffres donnés l'année dernière sous le même titre, revus et corrigés avec soin d'après les rapports reçus depuis lors, de mois en mois, du bureau du commissaire des terres fédérales et des agences des terres fédérales. On verra que les radiations qui ont eu lieu depuis la date du tableau de l'année dernière ont été surtout des radiations d'inscriptions faites dans les premières années de l'établissement du Nord-Ouest. La proportion d'inscriptions faites dans les dernières années et qu'il a été nécessaire de radier, ne s'est pas considérablement augmentée.

| Année.    | Etablissements.        |          |                          | Préemptions.           |          |                          |
|-----------|------------------------|----------|--------------------------|------------------------|----------|--------------------------|
|           | No'bre d'inscriptions. | Radiées. | Proport. des radiations. | No'bre d'inscriptions. | Radiées. | Proport. des radiations. |
| 1874..... | 1,376                  | 854      | 62½                      | 643                    | 593      | 92                       |
| 1875..... | 459                    | 280      | 57                       | 391                    | 216      | 55                       |
| 1876..... | 347                    | 138      | 40                       | 263                    | 102      | 38                       |
| 1877..... | 845                    | 388      | 46                       | 594                    | 299      | 50                       |
| 1878..... | 1,788                  | 1,193    | 67                       | 1,580                  | 756      | 48                       |
| 1879..... | 4,068                  | 1,701    | 42                       | 1,729                  | 1,157    | 66                       |
| 1880..... | 2,074                  | 593      | 28                       | 1,004                  | 404      | 40                       |
| 1881..... | 2,753                  | 837      | 30                       | 1,649                  | 581      | 35                       |
| 1882..... | 7,383                  | 2,549    | 34                       | 5,654                  | 1,646    | 29                       |
| 1883..... | 6,063                  | 1,126    | 18                       | 4,120                  | 752      | 18                       |
| 1884..... | 3,753                  | 507      | 14                       | 2,762                  | 341      | 12                       |
| 1885..... | 1,858                  | 102      | 5                        | 653                    | 68       | 10                       |
| 1886..... | 2,657                  | 16       | $\frac{6}{10}$ of 1      | 1,046                  | 5        | $\frac{1}{2}$ of 1       |
| 1887..... | 2,036                  | .....    | .....                    | 585                    | .....    | .....                    |

Le surintendant des mines attire mon attention sur le fait que, dans le rapport du commissaire du bureau général des terres des États-Unis, pour 1887, un rapport semblable est fait pour les états de Colorado, Nébraska et Kansas, pour les années 1885, 1886 et 1887, qui indique que sur les inscriptions de *homestead* qui ont été faites dans les différents États mentionnés pendant les trois ans, il y en a eu de rendues parfaites par la résidence réelle et la culture :

|                                 | Pour cent.         |
|---------------------------------|--------------------|
| Dans le Colorado seulement..... | 17 $\frac{8}{100}$ |
| Nébraska .....                  | 40 $\frac{1}{100}$ |
| Kansas .....                    | 40                 |

Dans le Dakota, le Kansas et le Nébraska, le nombre de terres qui ont été remises en 1887 a été égal à vingt-cinq pour cent de toutes les terres qui ont été prises par les colons dans tous ces États réunis, et à quarante-deux pour cent de celles qui ont été acquises comme *homesteads* et comme préemptions dans tous les États-Unis pendant cette année-là.

## CORRESPONDANCE.

Ci-suit un état du nombre de lettres reçues et envoyées par le département depuis son organisation. Les chiffres de l'année dernière sont assez au-dessous de ceux de 1886 ; 47,845 lettres ont été reçues et 60,890 expédiées. Sur ce nombre 5,505 et 8,478 ont été respectivement reçues et expédiées par la division du service géologique. Une partie de l'augmentation énorme de 1886 provenait du règlement des réclamations des volontaires à l'égard des certificats (*scrip*) et des mandats de terre accordés en vertu des dispositions de l'Acte concernant les Primes Militaires. Dans le cours de la présente année la correspondance a quelque peu dépassé ce qui peut être considéré comme étant ses proportions ordinaires, à cause des affaires de la commission chargée du règlement des pertes causées par l'insurrection ; 340 des lettres reçues et 2,788 des lettres expédiées avaient rapport aux affaires de cette commission.

| Année.    | Lettres reçues. | Lettres envoyées. | Total.  |
|-----------|-----------------|-------------------|---------|
| 1874..... | 3,482           | 4,150             | 7,632   |
| 1875..... | 1,974           | 2,189             | 4,163   |
| 1876..... | 2,256           | 3,097             | 5,353   |
| 1877..... | 3,137           | 3,677             | 6,814   |
| 1878..... | 4,642           | 6,009             | 10,651  |
| 1879..... | 5,526           | 6,179             | 11,705  |
| 1880..... | 8,222           | 9,940             | 18,162  |
| 1881..... | 13,605          | 15,829            | 29,434  |
| 1882..... | 25,500          | 30,300            | 55,800  |
| 1883..... | 27,180          | 33,500            | 60,680  |
| 1884..... | 27,525          | 33,336            | 60,911  |
| 1885..... | 33,970          | 43,997            | 77,967  |
| 1886..... | 60,964          | 67,973            | 128,937 |
| 1887..... | 47,845          | 60,890            | 108,735 |

J'ai l'honneur de répéter à ce sujet ce que j'ai dit l'année dernière, qu'il est maintenant évident que, quel que soit l'accroissement du nombre des employés de

ce bureau à l'avenir, il n'est pas probable, si l'on veut que le service soit bien fait, qu'on puisse le réduire.

## REVENU.

Les résultats financiers des opérations du département d'année en année, depuis son organisation, sont représentés par le tableau suivant:—

| Année fiscale.                       | Honoraires de préemption et de homestead. | Ventes ordinaires. |            | Ventes aux compagnies de colonisation. | Totaux.      |
|--------------------------------------|---|--------------------|------------|--|--------------|
|                                      |   | Comptant.          | Scrip.     |  |              |
|                                      | \$ cts                                    | \$ cts.            | \$ cts.    | \$ cts.                                | \$ cts.      |
| 1er juill. 1872 au 30 juin 1873..... | 6,970 00                                  | 21,616 00          | .....      | .....                                  | 28,586 00    |
| do 1873 do 1874.....                 | 8,250 00                                  | 17,697 00          | .....      | .....                                  | 25,987 00    |
| do 1874 do 1875.....                 | 11,570 00                                 | 13,591 90          | .....      | .....                                  | 25,161 90    |
| do 1875 do 1876.....                 | 4,700 00                                  | 3,704 31           | 320 00     | .....                                  | 8,724 31     |
| do 1876 do 1877.....                 | 5,620 00                                  | 1,069 90           | 136,955 16 | .....                                  | 143,645 06   |
| do 1877 do 1878.....                 | 15,370 00                                 | 2,682 24           | 120,159 54 | .....                                  | 138,211 78   |
| do 1878 do 1879.....                 | 36,026 00                                 | 8,188 44           | 210,904 84 | .....                                  | 255,119 28   |
| do 1879 do 1880.....                 | 32,358 00                                 | 41,768 47          | 81,685 86  | .....                                  | 155,812 33   |
| do 1880 do 1881.....                 | 30,682 75                                 | 62,940 84          | 70,818 30  | .....                                  | 164,451 89   |
| do 1881 do 1882.....                 | 94,228 90                                 | 1,228,424 37       | 50,590 84  | 354,036 17                             | 1,727,280 28 |
| do 1882 do 1883.....                 | 127,740 00                                | 516,092 21         | 33,638 40  | 248,492 01                             | 925,961 62   |
| do 1883 do 1884.....                 | 70,350 00                                 | 423,113 36         | 40,919 67  | 253,713 40                             | 788,136 43   |
| do 1884 do 1885.....                 | 42,745 00                                 | 198,759 32         | 45,875 60  | 1,214 22                               | 288,594 14   |
| do 1885 do 1886.....                 | 40,481 00                                 | 76,140 41          | 214,657 97 | .....                                  | 331,279 38   |
| do 1886 do 1887.....                 | 26,501 93                                 | 48,175 76          | 337,640 19 | .....                                  | 412,317 88   |
| do 1887 au 1er fév. 1888.....        | 14,666 00                                 | 30,126 57          | 161,951 92 | .....                                  | 206,744 49   |

On verra que le revenu du département a augmenté dans le cours de l'année de \$81,038.50, si on le compare à celui de l'année précédente. Les recettes provenant des préemptions sont plus faibles qu'elles l'auraient autrement été, à cause du prolongement des délais accordés pour faire les paiements, tel qu'on le dit à la page 16 du rapport de l'année dernière, le principe de ce prolongement ayant été appliqué aux paiements échus dans le cours de l'année de 1887, ainsi qu'aux arrérages et aux paiements échus le 1er janvier de la même année. J'ai cru bon que l'état indiquât la situation du compte pour les sept mois de l'exercice courant, qui a expiré le 31 janvier dernier. La somme versée jusqu'à cette date était de 206,744.49, ce qui indique que, dans le cours de l'exercice, il n'y aura pas de diminution dans les recettes du département. De nouveau j'attire respectueusement l'attention sur le fait que les comptes publics ne font pas mention des paiements faits au département sous forme de *scrips*. Ainsi que je l'ai dit dans le rapport de l'année dernière, il me semble que les *scrips* émis par le gouvernement fédéral ne diffèrent sous aucun rapport essentiel des autres effets publics ordinaires, et que le fait que les comptes publics ne devraient indiquer que les paiements faits en espèces tend à donner une très fausse idée de l'état véritable du revenu.

## RÉCLAMATIONS BASÉES SUR L'ACTE DU MANITOBA.

Les réclamations ayant des terres pour objet et basées sur l'Acte du Manitoba, qui une fois constituèrent une partie importante des affaires du département, sont

presque toutes définitivement terminées. Il y a encore quelques causes pendantes, au sujet desquelles manquent des preuves relatives au droit de propriété ou d'héritage, mais cela n'est qu'une question de temps. En réalité cette division du département est close.

## INSPECTION DES AGENCES.

L'inspection des agences continue de se faire d'une manière efficace, et l'apuration du revenu faite par l'auditeur général dans le cours de l'année a établi que les règlements à cet effet, mis en vigueur par le département depuis deux ou trois ans, ont été très propres à obtenir un système convenable de comptabilité de la part des agents, et en général la reddition exacte et prompte des comptes du revenu.

## LETTRES PATENTES.

Le tableau suivant indique le nombre de lettres patentes émises et annulées, chaque année, depuis l'organisation du département de l'intérieur. Le nombre émis en 1886 était de 4,570; en 1887 il a été de 4,599 :—

| Année.   | Lettres patentes. |           |
|--|-------------------|-----------|
|  | Emises.           | Annulées. |
| Année départementale terminée le 31 octobre 1874 ..... | 536               | 6         |
| do do 1875 .....                                       | 492               | 4         |
| do do 1876 .....                                       | 375               | 4         |
| do do 1877 .....                                       | 2,156             | 13        |
| do do 1878 .....                                       | 2,597             | 32        |
| do do 1879 .....                                       | 2,194             | 57        |
| do do 1880 .....                                       | 1,704             | 41        |
| do do 1881 .....                                       | 1,768             | 11        |
| do do 1882 .....                                       | 2,866             | 11        |
| do do 1883 .....                                       | 3,541             | 16        |
| do do 1884 .....                                       | 3,837             | 24        |
| do do 1885 .....                                       | 3,257             | 18        |
| do do 1886 .....                                       | 4,570             | 17        |
| do do 1887 .....                                       | 4,599             | 26        |

## DISTRIBUTION DE GRAIN DE SEMENCE DANS LES TERRITOIRES.

La sagesse de la décision de fournir du grain de semence à certains colons des territoires, l'année dernière, a été démontrée par les résultats obtenus. Règle générale le grain de semence était d'une excellente qualité, quoi qu'on ait lieu de croire que, pour ce qui est de l'avoine, il y a eu quelque exception à la règle, en dépit de tout le soin pris par le commissaire des terres fédérales et l'inspecteur de grain du département du revenu de l'intérieur. La récolte de l'année dernière a été si abondante dans presque toutes les localités du Manitoba et du Nord-Ouest, qu'on avait lieu de s'attendre que la remise du grain emprunté aurait été prompte et satisfaisante. Je regrette de dire que jusqu'à présent, tel n'a pas été le cas, les remises se font lentement, et la proportion de l'emprunt remise jusqu'ici est relativement

faible. Il n'est pas improbable, toutefois, que les personnes qui ont reçu ces avances ont fait un effort pour vendre d'abord autant de leur surplus en grain qu'elles ont pu aux marchands de grain du pays, dans le but d'en obtenir l'équivalent en espèces, croyant que la remise au gouvernement pouvait se faire plus tard, sans inconvénient pour les intéressés. On eut grand soin de leur faire comprendre, par circulaire ou autrement, la nécessité de faire cette remise aussitôt que possible, pas plus tard que le 1er avril prochain, tel que stipulé par un arrêté du conseil à cet égard.

#### LA RÉCOLTE DE BLÉ DU MANITOBA ET DES TERRITOIRES.

Je me suis particulièrement appliqué à connaître la véritable quantité de grain récoltée dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, en 1887, et comparant les renseignements donnés par la Chambre de Commerce de Winnipeg, les rapports des récoltes du département de l'agriculture de la province du Manitoba et les informations fournies par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, je suis venu à la conclusion qu'on peut dire avec assurance que la récolte du blé seule s'est élevée à quatorze millions de boisseaux. Les rapports de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique font voir que la quantité de blé vendu ou acheté à ses stations dans le Manitoba et le Nord-Ouest, à venir jusqu'à la fin de janvier, s'est élevée à six millions cinq cent mille boisseaux, dont, à la date du présent rapport, six millions étaient déjà partis. On peut dire avec assurance que pour la population du Manitoba et les Territoires, qui est, d'après le dernier recensement, de 188,000 âmes en chiffres ronds, c'est un état de choses qui ne peut être égalé par aucune population numériquement semblable sous le soleil.

#### RÉCLAMATIONS DES MÉTIS DU MANITOBA ET DU NORD-OUEST.

M. Roger Goulet, de Saint-Boniface, et M. N. O. Côté, autrefois secrétaire de la commission des Métis, ont fait un dernier voyage dans les territoires, l'été dernier, et ont terminé l'énumération des Métis ayant droit d'être classés dans cette catégorie conformément aux actes du parlement, et aux arrêts du conseil passés de temps à autres à ce sujet. Le nombre de personnes auxquelles des certificats ont été donnés par la commission en 1887, a été de 503, dont 321 étaient des Métis compris dans les traités qui s'étaient récemment séparés de leurs tribus respectives, au nombre desquels 54 étaient des représentants légaux de Métis décédés, et dont 28 seulement étaient en réalité domiciliés dans le Nord-Ouest et se trouvaient dans les conditions requises pour être classés comme Métis lors du transfert, et qui n'avaient jamais touché les deniers payés aux Sauvages en vertu du traité.

#### COMMISSION FORESTIÈRE.

Par un arrêt du conseil en date du 7 juillet dernier, M. J. H. Morgan a été nommé commissaire dans le but de s'enquérir des meilleurs moyens à prendre pour propager les arbres forestiers dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, et aussi pour préserver et protéger les forêts qui existent en Canada en ce moment. On a de plus jugé opportun d'obtenir des informations sur le succès qui a été atteint

dans les Etats et les territoires de l'Union américaine qui ont fait des expériences en matière d'arboriculture et forestière, et M. Morgan reçut en conséquence instruction de visiter le Nord-Ouest canadien et les régions des Etats-Unis voisines du 49<sup>e</sup> parallèle de latitude, selon que ce pouvait être nécessaire, et de faire rapport de ses travaux de temps à autre. Le 14 janvier dernier le département reçut avis par une lettre de M. Morgan, qu'une grave maladie dont il avait souffert l'avait empêché d'expédier un rapport de ses recherches à temps pour l'insérer dans le présent volume.

TERRES BOISÉES, TERRES MINIÈRES ET TERRES À PATURAGE.

Le revenu des trois sources sus-mentionnées s'est élevé à \$121,415.52, soit une augmentation, comparé à celui de 1886, de \$337.67. Les recettes provenant du bois dépassent celles de 1886 de \$7,628.10, étant pour cette année de \$79,807.71. Les terres à pâturage et à foin accusent une diminution, si on en compare les recettes à celles de 1886, de \$7,266.86, et les carrières de pierre de \$23.57. Sur le revenu provenant des terres boisées, \$15,141.47 résultent de bonis, de loyers et de droits sur le bois coupé et fabriqué sur les terres situées dans la zone du chemin de fer dans la Colombie-Britannique.

LE PRIX DU BOIS.

Le tableau suivant donne un état comparatif de la moyenne des prix du bois aux diverses agences des bois de la couronne pendant les quatre dernières années. On remarquera que la moyenne des prix a été considérablement réduite dans le cours de cette période de temps, et que même en comparant les prix de cette année à ceux de l'année dernière, il y a eu une réduction considérable sur toute la ligne. C'est une affaire importante pour les colons, et on ne doit pas la perdre de vue.

|                    | 1884.             | 1885.             | 1886.             | 1887.             |
|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
|                    | Par M.            | Par M.            | Par M.            | Par M.            |
| Edmonton.....      | \$25 00 à \$30 00 | \$25 00 à \$30 00 | \$15 00 à \$30 00 | \$15 00 à \$23 00 |
| Calgary.....       | 30 00             | 25 00 à 30 00     | 15 00 à 20 00     | 17 00             |
| Fort-McLeod.....   | 20 00             | 30 00             | 30 00 à 37 00     | 20 00 à 40 00     |
| Prince-Albert..... | 30 00 à 40 00     | 30 00 à 45 00     | 30 00 à 42 00     | 21 00 à 42 00     |
| Winnipeg.....      | 15 00 à 25 00     | 13 50 à 25 00     | 16 00             | 10 00 à 40 00     |
| Cypress-Hills..... |                   | 10 00 à 15 00     | 25 00 à 36 00     | 10 00 à 12 00     |
| Lethbridge.....    |                   |                   | 25 00             | 30 00             |

LE PRIX DU COMBUSTIBLE.

L'agent des bois de la couronne, à Winnipeg, rapporte que le combustible continue de se vendre aux prix qu'il a donnés dans son rapport de l'année dernière, savoir :—

Le bois de corde livré sur le wagon de chemin de fer, à Winnipeg, \$3.50 à \$4.50 la corde; à Portage-la-Prairie, \$2.50 à \$3.00; à Brandon et à d'autres endroits sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, dans le Manitoba, il se vend pour



environ le même prix. Le charbon du pays et le charbon étranger se vendent à Winnipeg, sur le wagon de chemin de fer, aux prix suivants :—

|                             | Par tonne.  |
|-----------------------------|-------------|
| Anthracite américain.....   | \$10 00     |
| do (T.N.O) canadien.....    | 8 50        |
| Charbon bitumineux do ..... | <u>7 50</u> |

#### L'INDUSTRIE HOULLÈRE.

Aux mois de juin et de juillet, j'avais le privilège, dans le cours d'une visite que je fis au Nord-Ouest, d'être moi-même témoin du développement heureux de l'industrie houillère, aux travaux d'exploitation de la *North-West Coal and Navigation Company*, et de la *Canadian Anthracite Company*, près de Banff. Je suis informé que tout le charbon qui est fourni à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur tous les points à l'ouest à partir de Brandon, est maintenant exclusivement le produit du Canada, et que les contrats de la compagnie qui existent maintenant sont tous bons sur cet arrangement. La *Canadian Anthracite Company* a commencé à vendre son charbon sur le marché de San-Francisco, où la demande de cet article est constante, et comme cette ville est plus rapprochée des mines de Banff que d'aucune des mines d'anthracite des Etats-Unis, il est probable qu'à l'avenir, San-Francisco dépendra, jusqu'à un certain point du Canada pour son approvisionnement de cette catégorie de combustible. L'établissement de ces rapports est d'une grande importance, non seulement pour les propriétaires de la mine, mais aussi pour la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et pour le pays. La découverte et l'exploitation heureuse de l'anthracite dans le cœur des montagnes Rocheuses, à mi chemin entre les couches houillères de la Colombie-Britannique à l'ouest, et celles de la région des prairies à l'est, situé, de plus, sur la ligne même de notre grand chemin de fer transcontinental, et à la portée de la côte du Pacifique, peuvent fournir à ceux qui s'occupent des relations futures du Canada et de l'Empire Britannique, matière à réflexion.

#### PÂTURAGES DU NORD-OUEST.

J'ai eu le grand avantage de pouvoir visiter, l'été dernier, en compagnie de M. William Pearce, surintendant des mines, une étendue considérable de la partie du Nord-Ouest qui offre les plus grands avantages pour l'élevage et les pâturages des bestiaux. Nous avons l'intention de partir de Calgary, et, suivant une ligne oblique le long du chemin jusqu'à McLeod, de visiter les ranches situés entre le chemin et les montagnes, et entre le chemin et la rivière de l'Arc, dans le cours de notre voyage vers le sud. Toutefois, les eaux extraordinairement hautes des rivières pendant le mois de juin, nous forcèrent de faire le voyage par chemin de fer de Calgary à Lethbridge, et de là en voiture jusqu'à Fort-McLeod, espérant que lorsque nous aurions fini de visiter les ranches situés dans la partie sud-ouest des territoires, les rivières entre McLeod et Calgary auraient repris leur cours naturel.

et que nous pourrions en revenant accomplir les travaux que nous nous étions proposés pour le voyage vers le sud. Malheureusement nous avons été déçus en cela, car, après avoir terminé ce que nous avions à faire dans le district de McLeod, nous dûmes revenir à Calgary en chemin de fer. Depuis Calgary les ranches de la Rivière-Haute et de la Rivière-de-l'Arc ont été visités, mais avec le peu de temps en temps que nous avons, nous n'avons pu nous rendre dans le pays situé entre la rivière Haute et McLeod. Dans le cours des mois de juin et de juillet, dont j'ai passé la plus grande partie dans la région occidentale des territoires, il y a eu des ondées chaudes presque tous les jours, l'herbe était très belle et très nutritive, et on ne pourrait se faire une idée, à moins de le voir soi-même, de l'état splendide de tous les animaux à cette époque de l'année.

Le nombre des bestiaux, des chevaux et des moutons dans les territoires du Nord-Ouest, d'après les informations les plus récentes, est comme suit :—

|               |               |
|---------------|---------------|
| Bestiaux..... | 101,382       |
| Chevaux.....  | 6,924         |
| Moutons.....  | <u>15,266</u> |

#### PERTES DU BÉTAIL L'HIVER DERNIER.

M. Pearce et moi avons saisi toutes les occasions qui se sont offertes pour discuter avec les propriétaires la question des pertes subies dans le cours de l'hiver de 1886-87. Ces pertes ont été plus considérables que d'habitude dans tout le continent, mais au meilleur de ma connaissance elles n'ont pas dépassé douze, ou tout au plus quinze pour cent de notre côté de la frontière internationale. Dans les pâturages des Etats et des territoires de l'Union Américaine, ce résultat serait considéré très favorable pour le meilleur des hivers, et ce n'est probablement pas plus qu'un tiers de la moyenne des pertes subies dans ces Etats et ces territoires pendant la même saison. De prime abord douze à quinze pour cent peuvent paraître une proportion considérable de la totalité du bétail qui se trouve sur les ranches. On doit se rappeler cependant que règle générale il n'y a eu guère de mesures de prises pour soigner ou abriter le bétail ; et la température extraordinairement basse, joint aux grands vents et aux grosses tempêtes de neige, a eu naturellement un effet destructif sur le bétail des ranches qui n'avaient pas d'abris naturels dans les localités où les animaux se réfugiaient. Le bétail étranger, c'est-à-dire le bétail amené des fermes et récemment mis sur les ranches, est celui qui a le plus souffert, parce qu'il n'était pas encore acclimaté et parce que la période relativement courte qu'il se trouvait dans le pays ne le mettait pas en état de chercher, quand le mauvais temps arrive, comme le fait le bétail habitué, les lieux où il aurait pu trouver abris et fourrage. Les vaches qui ont mis bas pendant les grands froids de l'hiver sont presque toutes mortes. Leurs veaux ont aussi succombé, ainsi que ceux venus tard dans l'automne. L'expérience de quelques-uns des éleveurs qui ont essayé ce système, tend à démontrer que les pertes

qu'on est dans le cas d'éprouver si les vaches vèlent tard ou à une mauvaise époque, peuvent avec relativement peu de frais, être évitées complètement, si les taureaux sont mis dans des ranches à part, et gardés séparés des vaches, sauf pendant ce qu'on considère la saison convenable. Sur le ranche Cochrane, cette expérience a été essayée avec plein succès. Je mentionne particulièrement le ranche Cochrane parce que je l'ai visité, et j'ai vu le bétail. Je crois que ce système a été aussi essayé avec un égal succès sur d'autres ranches. Des mesures spéciales doivent aussi être prises pour soigner et abriter le bétail plus faible et nouvellement arrivé sur les ranches pendant les froids les plus rigoureux. On prétend, et la chose n'a jamais été niée, pour ce que j'en sais, que la moyenne des pertes sur les ranches des Etats-Unis a été, l'année dernière, de près de cinquante pour cent. Mais on doit se rappeler que dans presque tous les Etats une grande sécheresse a régné pendant l'été; l'eau est rare en tout temps, et parfois on ne peut en avoir du tout; et si la température moyenne est plus élevée en hiver que de notre côté de la ligne, le bétail est exposé à des changements soudains et extrêmes, ainsi qu'à des grands vents et de fortes tempêtes de neige; tandis que de notre côté de la frontière nous sommes dans la région des pluies d'été, la température d'hiver, quoique plus froide, est plus durable, et les tempêtes de neige ne sont pas aussi subites ni aussi fortes.

#### LE SYSTÈME DE LOUAGE ET LES COLONS.

En dehors des territoires, l'impression existe encore dans certains endroits, quoique ce soit d'une manière beaucoup plus restreinte que par le passé, qu'il y a un conflit d'intérêt, conflit qui n'est pas défini, et qui en réalité n'est pas définissable, entre les locataires des terres à pâturage et les colons véritables. Il n'est guère nécessaire de répéter que le département fait maintenant les meilleures offres possibles aux colons propriétaires de petits troupeaux de bestiaux pour qu'ils deviennent eux-mêmes locataires d'étendues de terres à pâturage, proportionnées à leurs moyens et au nombre de leurs bestiaux, et que ces lopins de terre peuvent être acquis sans avoir recours à la concurrence publique, tel que requis dans le cas des ranches plus considérables. On peut dire de nouveau, aussi, que le système de louage offre un grand avantage sur le système de ranche gratuit, en ce qu'il permet aux éleveurs et au gouvernement de contrôler collectivement le nombre d'animaux qui doit être mis sur les ranches et empêcher ainsi que l'herbe ne soit épuisée. Je crois qu'il y a eu des abus du système, provenant du fait que des personnes animées de sentiments peu honorables, sont allées illégalement sur certaines parties excellentes des ranches; mais la société dite *Stock Association*, dans laquelle les propriétaires de petits troupeaux sont admis aux mêmes conditions que les propriétaires de grands troupeaux, a entre ses mains les moyens de remédier à ces abus.

#### LES RANCHES À CHEVAUX.

La catégorie de chevaux qui peut être produite dans les districts à pâturage du Nord-Ouest devrait être égale à celle des meilleurs chevaux élevés dans aucune

partie du monde, vu que les avantages offerts par le pays sont supérieurs à ceux d'aucun autre pays que j'aie eu l'occasion d'observer, et qui, je crois, ne sont en réalité surpassés nulle part. M. Pearce et moi avons fait la visite des chevaux du ranche Stimson, situé sur la rivière Haute, et du ranche Cochrane, situé sur la rivière de l'Arc, sur lequel particulièrement se trouvaient des animaux d'une catégorie supérieure. Pendant mon séjour à Calgary il est arrivé plusieurs étalons magnifiques, importés d'Angleterre par M. C. M. Martin, qui s'est lancé dans cette industrie sur une grande échelle et y a placé un capital considérable. La race des animaux élevés sur les ranches est ainsi améliorée chaque année.

#### LA MANUFACTURE DE LA LAINE.

On verra, en consultant le rapport de M. Pearce, que ce monsieur, avec une connaissance du pays qui le met en état de parler avec quelque autorité, approuve fortement les remarques que j'ai pris la liberté de vous soumettre l'année dernière, sur les facilités qui s'offrent pour l'établissement de manufactures de lainages sur les pouvoirs d'eau nombreux et presque incomparables de la rivière de l'Arc, de la rivière du Ventre, et de leurs tributaires. Ce sujet mérite l'attention des industriels.

#### LA COLONIE MORMONNE.

Pendant mon séjour dans le pays, je n'ai pas eu l'occasion de visiter la colonie des Mormons qui est à se fonder à Lee's Creek et dans les environs, mais M. J. S. Dennis, un des membres du personnel de la division des arpentages topographiques, s'y est rendu dans le cours de l'automne, et son rapport sur ce sujet qu'on trouvera au n° 4 de la partie II de ce volume, offre une lecture intéressante. Les doutes qui ont été exprimés dans certains endroits sur l'opportunité d'encourager ou même de permettre à ces individus de s'établir dans le pays, n'ont pas, à mon avis, raison d'être. Sans parler du changement d'idée qui a eu lieu dans le cours des dernières années parmi les Mormons au sujet de la polygamie—et il n'y a pas de doute que leur manière de voir sur cette question s'est très considérablement modifiée, si, de fait, elle n'a pas entièrement changé,—on devrait se rappeler que les conditions dans lesquelles ils se sont établis dans notre pays sont entièrement différentes des conditions dans lesquelles ils se sont établis dans l'Utah. Ils trouvèrent là-bas un pays relativement nu et complètement désert, qu'ils furent les premiers à coloniser, et qui, grâce à leurs travaux intelligents et industriels, devint bientôt un véritable oasis dans le grand désert. Ils furent ainsi non seulement les premiers colonisateurs, mais à leurs mains fut confié, en vertu du système des Etats-Unis, le soin de faire les lois territoriales. Naturellement ces lois furent basées sur leurs propres idées et leurs propres principes, et la difficulté qui s'est présentée avait trait non au maintien mais à la modification de ces lois. Dans le Nord-Ouest leur premier établissement commence sous des auspices presque exactement opposés. Le territoire est déjà organisé, ses lois relatives à la propriété, aux droits et aux rapports civils, y compris la question du mariage, sont déjà en opération, et sont

semblables sur tous les points essentiels aux lois ayant trait aux mêmes sujets dans les provinces du Canada. Il est presque impossible de concevoir que les Mormons puissent, de quelque manière que ce soit, atteindre des proportions et acquérir une influence qui puisse leur permettre d'affecter sérieusement les lois des Territoires à l'égard de questions comme celle du mariage; mais, même si tel était le cas, le contrôle sur la législation territoriale et provinciale, qui, en vertu de la constitution, appartient aux autorités fédérales, représentant l'opinion de toute la population du Canada, sera une sauvegarde parfaite contre tout mal qui pourrait survenir de ce côté-là. En faveur des Mormons on doit dire qu'ils sont, règle générale, industriels, intelligents et économes; sous ce rapport, ils ne sont, de fait, dépassés par aucune classe de colons. On doit ajouter qu'à tous ceux qui leur ont parlé, ils ont déclaré qu'ils entendaient respecter strictement les lois du Canada, telles qu'elles sont. Comme le fait remarquer M. Pearce, l'expérience qu'ils possèdent et l'exemple qu'ils vont donner en matière d'irrigation, seront d'une grande importance pour les autres colons le long des collines au pied des montagnes Rocheuses. L'irrigation n'est pas une chose aussi connue qu'on le croit généralement; mais nous avons la bonne fortune d'avoir, dans une proportion assez considérable de cet immense pays, des pluies si abondantes et si également distribuées dans le cours de l'année, que nous n'avons pas besoin d'avoir recours à des moyens artificiels pour arroser le sol, sauf dans des cas très rares. L'irrigation sera tout au plus restreinte à une très petite étendue du Nord-Ouest.

#### DROITS DE MINES DANS LA ZONE DU CHEMIN DE FER DANS LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Il a été dit dans cette partie du rapport de l'année dernière que le litige entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de la Colombie-Britannique, au sujet du droit de propriété des métaux précieux, dans la zone du chemin de fer, avait été soumis à la décision de la cour suprême. Le département de l'intérieur a récemment reçu avis du département de la justice que la cour suprême avait rendu jugement dans cette cause, et avait maintenu les prétentions du gouvernement fédéral à la propriété de ces métaux. Le département a de plus reçu avis que le gouvernement de la Colombie-Britannique a l'intention d'en appeler au Conseil Privé de cette décision.

#### ARPENTAGES.

Les opérations de cette division du département, sur le terrain, sont maintenant réduites à ce qui, à mon avis, peut être considéré comme étant leurs proportions ordinaires. Toutes les terres agricoles situées le long de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique et de ses embranchements, et aussi le long des lignes construites des chemins de fer de colonisation, ont été subdivisées et ouvertes à la colonisation. Il en est ainsi des terres situées le long de la Saskatchewan du Nord et de la Saskatchewan du Sud, et dans la vallée de la rivière de l'Arc; et, ainsi qu'on l'a dit dans des rapports précédents, les grandes lignes de township dans toutes les parties agricoles des territoires sont si complètement terminées que la

subdivision peut se faire d'année en année, ainsi que la chose a eu lieu dans le cours de la saison dernière, conformément aux besoins de la colonisation. Les arpentages dans la Colombie-Britannique se sont faits entièrement dans le but de mettre immédiatement disponibles les terres dont on peut avoir besoin pour des objets agricoles, et la subdivision de toute étendue de terre dans la zone du chemin de fer, peut maintenant se faire dans un court espace de temps, à relativement peu de frais, au moyen d'une ligne tirée à partir de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, dont le relevé topographique, fait collectivement par M. William Ogilvie, A.T.F., et M. Otto J. Klotz, A.T.F., a été terminé et mis sur une carte. De tous les travaux de subdivision exécutés de ce côté-ci des montagnes, les plus considérables ont été ceux accomplis dans les environs du lac Dauphin; cette région a récemment attiré beaucoup d'attention à cause de ses avantages pour la colonisation, et sa valeur probable comme fonds d'huile de pétrole. On saura bientôt si les espérances des explorateurs à la recherche de l'huile de pétrole doivent se réaliser ou non, car une compagnie possédant le matériel nécessaire a exploré pendant toute la saison dernière, et il est plus que probable que ses efforts vont se renouveler au printemps.

L'arpentage topographique des montagnes Rocheuses le long de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique progresse d'une manière satisfaisante, et quoique la proportion du personnel d'arpenteurs occupés à ces travaux dans le cours de l'année ait été moindre que l'année précédente, le département a pu profiter de l'expérience du passé à ce point que les résultats des travaux de la saison dernière sont les plus satisfaisants qu'on ait encore obtenus. Il est important de remarquer, comme le dit l'arpenteur général, qu'avec l'aide d'une chambre noire, spécialement disposée pour cet objet, l'arpenteur peut obtenir et mettre sur ses cartes des détails de la topographie du pays, qui, si le système suivi dans le passé était adopté, requerraient beaucoup de temps pour les terminer et coûteraient des sommes considérables.

#### SUPERFICIE DES TERRES SUBDIVISÉES.

Ci-suit le tableau ordinaire des terres subdivisées, arpentées et livrées à la colonisation, chaque année, depuis le commencement des arpentages, avec en plus les résultats des travaux de l'année dernière :

|                                 | Acres.     | Nombre de fermes<br>de 160 acres. |
|---------------------------------|------------|-----------------------------------|
| Antérieurement à juin 1873..... | 4,792,292  | 29,952                            |
| En 1874.....                    | 4,237,864  | 26,487                            |
| 1875.....                       | 665,000    | 4,156                             |
| 1876.....                       | 420,507    | 2,628                             |
| 1877.....                       | 231,169    | 1,448                             |
| 1878.....                       | 306,936    | 1,918                             |
| 1879.....                       | 1,130,482  | 7,066                             |
| 1880.....                       | 4,472,000  | 27,950                            |
| 1881.....                       | 9,147,000  | 50,919                            |
| 1882.....                       | 9,460,000  | 55,125                            |
| 1883.....                       | 27,000,000 | 168,750                           |
| 1884.....                       | 6,400,000  | 40,000                            |
| 1885.....                       | 391,680    | 2,448                             |
| 1886.....                       | 1,379,010  | 8,620                             |
| 1887.....                       | 643,710    | 4,023                             |

## EXPLORATION DE LA VALLÉE DE LA YUKON.

Le dernier rapport du département contenait des informations détaillées sur les démarches qui avaient été prises dans le but d'explorer la partie de la vallée de la Yukon, située sur le territoire canadien. On trouvera dans une autre partie de ce volume, des rapports sur l'avancement des opérations du Dr George M. Dawson, sous-directeur de la commission géologique, qui a eu la direction de l'expédition jusqu'à son départ de ces régions, l'automne dernier, et de M. William Ogilvie, arpenteur topographique, qui en a eu depuis le commandement. Le rapport du Dr Dawson est très intéressant et très précieux. M. Ogilvie n'a pu naturellement donner qu'une ou deux lignes rédigées à la hâte après sa rencontre avec le Dr Dawson, au confluent de la branche Pelly et la Yukon, et écrites de manière à permettre au Dr Dawson de les apporter au pays. Le Dr Dawson et M. Ogilvie ont fait des photographies très intéressantes du pays qu'ils ont traversé; des copies plus grandes ont été prises depuis par M. Topley.

M. Ogilvie et son parti passent l'hiver sur la Yukon, et le temps sera utilisé à faire les observations qui peuvent être prises avec les moyens à leur disposition, et les explorations qui peuvent être conduites pendant cette saison de l'année. Au printemps, il descendra la Yukon jusqu'à l'embouchure de la Porc-épic, et montera celle-ci jusqu'à sa source, et traversant la hauteur des terres il atteindra la rivière Mackenzie, par laquelle il reviendra aux Territoires du Nord-Ouest, arrivant à Edmonton probablement au commencement de l'hiver de la présente année.

Les mines d'or de surface (*placers*) de la vallée de la Yukon ont, depuis quelques années considérablement attiré l'attention des mineurs, qui ont travaillé en grand nombre sur les placers de cette région, et dont une partie considérable se trouve dans le territoire canadien. Cette région a aussi une valeur énorme pour ses forêts, et le Dr Dawson est d'avis que ce pays possède aussi des qualités agricoles suffisantes pour permettre de produire le nécessaire à la vie. Il n'y a pas de doute que l'élevage du bétail pourrait se faire, au moins d'une manière suffisante pour faire face à la demande locale, si on prenait soin des animaux pendant l'hiver ainsi que nous avons l'habitude de le faire dans le Canada de l'est.

## TRAVAUX ASTRONOMIQUES.

Les opérations, qui consistent à établir les latitudes et les longitudes, commencées dans la Colombie-Britannique par M. Klotz et M. Drummond en 1885, se sont continuées pendant la saison dernière par M. W. F. King, inspecteur en chef des arpentages, et par M. Klotz. On a obtenu d'excellents résultats, si l'on tient compte des difficultés qu'on a rencontrées; et M. King fait suivre son rapport de l'année dernière sur cette catégorie d'opérations d'un autre document admirable et précieux, qu'on trouvera au nombre des annexes. Dans le but de compléter et de se servir des travaux qui ont été exécutés pendant les trois dernières saisons, il est nécessaire qu'un raccordement soit fait avec une station du côté de l'est, à partir de Winnipeg, ce qui sera fait, espère-t-on, dans le cours de l'été prochain.

## OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Dans le cours de l'année dernière, le personnel du département s'est augmenté d'un photographe capable et ayant une longue expérience, dans la personne de M. H. N. Topley. Ce monsieur est maintenant occupé à perfectionner un procédé par lequel nous espérons, peut-être à temps pour l'utiliser dans le rapport de l'année prochaine, pouvoir illustrer les publications du département en reproduisant les photographies prises des négatifs fournis par les arpenteurs qui sont maintenant munis d'instruments photographiques. Ces illustrations augmenteront considérablement l'intérêt ainsi que la valeur des rapports, et si les succès accomplis sont quelque peu égaux à notre attente, ces reproductions constitueront pour nos publications départementales un attrait tout particulier.

Je me joins à l'arpenteur général pour exprimer le regret de voir que le dernier lien qui réunissait M. Lindsay Russell au département n'existe plus. Il serait difficile d'évaluer les services que M. Russell a rendus au pays en sa qualité d'arpenteur, et sa démission comme membre du bureau des examinateurs est une perte réelle non seulement pour le département mais aussi pour la profession.

## COMMISSION GÉOLOGIQUE ET D'HISTOIRE NATURELLE.

La partie III de ce volume se compose du rapport ordinaire du directeur de la commission géologique sur les opérations de la division pour l'année dernière. Au nombre des sujets qui ont fait l'objet de l'attention personnelle du directeur, on peut mentionner les dépôts de galène argentifère de l'Illecillewaet, dans la zone du chemin de fer de la Colombie-Britannique. On remarquera que la principale difficulté qu'on rencontre dans l'exploitation avantageuse des mines de l'Illecillewaet est la hauteur des ouvertures, qui sont à 5,300 pieds au-dessus du niveau de la mer, et qu'on ne peut atteindre du chemin de fer que par une ascension sinueuse de 3,500 pieds et une descente semblable de 1,000 pieds de l'autre côté de la montagne. Le surintendant des mines traite cette question pratique dans son rapport annuel, et, puisque l'analyse du minerai, telle que faite par M. Hoffman, chimiste et minéralogiste de la Commission géologique, accuse un rendement de 247.92 à 816.67 onces d'argent par tonneau de minerai, il est pénible que l'exploitation de ces mines ne soit pas entreprise par des personnes ayant les capitaux nécessaires pour faire face aux dépenses quelque peu lourdes, requises pour établir des moyens de communication économiques et rapides entre les mines et le chemin de fer. Assurément le minerai semble être suffisamment riche pour justifier une mise de fonds aussi considérable, et on espère que ceux qui ont des intérêts dans les mines pourront se procurer les capitaux nécessaires pour les exploiter d'une manière convenable, car, dans ce cas-là, les industries minières de la zone du chemin de fer dans la Colombie-Britannique, deviendraient probablement aussi importantes que celles de toute région d'une égale étendue sur ce continent. C'est en employant des capitaux, et en obtenant les mêmes moyens qui sont nécessaires à Illecille-



waet, que l'industrie minière s'est si rapidement développée dans les régions correspondantes au sud de la frontière internationale.

Au nombre des résultats économiques de la commission, à part ceux purement scientifiques, le commerce s'occupera avec un intérêt plus qu'ordinaire du rapport du Dr Ellis sur les mines d'amiante, de cuivre, d'antimoine, de fer et d'or dans les environs de Québec ; des observations du directeur sur l'existence du gaz naturel dans cette province ; du rapport de M. Fletcher sur les mines de fer du comté de Pictou, N.-E., et de M. Hoffmann sur les travaux exécutés dans le laboratoire chimique et la division minéralogique du musée.

Un événement important dans l'histoire de la commission a été la création, par un arrêté du conseil, basé sur votre propre recommandation, d'une nouvelle division, ayant pour chef M. Eugène Coste, ingénieur des mines, dans le but de donner au public des informations plus détaillées et plus complètes sur les ressources et l'industrie minières du pays qu'il n'en a été donné jusqu'ici. Avec un bureau bien administré particulièrement consacré à ce travail, joint à la coopération des autorités des différentes provinces, et la prompte publication des informations recueillies, à laquelle on peut s'attendre à l'avenir, il y a tout lieu de croire que cette division du service constituera le moyen de fournir à ceux qui sont intéressés au développement des produits miniers du pays, beaucoup d'informations utiles et fera face à un besoin qui grandit de jour en jour dans le public.

COMMISSION ROYALE CHARGÉE DU RÈGLEMENT DES PERTES CAUSÉES PAR  
L'INSURRECTION.

Immédiatement après la fin de l'insurrection de 1885, le département reçut un nombre considérable de réclamations pour des pertes qu'on prétendait avoir subies pendant l'insurrection et par suite de l'insurrection, de différents districts des Territoires du Nord-Ouest qui avaient souffert des actes des Sauvages et des Métis insurgés.

Bon nombre de ces réclamations étaient d'une nature vraie et urgente, et faisaient voir que, dans plusieurs circonstances, des dommages considérables auraient été subis, si de prompts moyens de secours n'eussent été adoptés. Pour faire face à cette éventualité, MM. Muma, Ouimet, McKay et Herchmer furent immédiatement expédiés aux régions qui avaient souffert de la récente insurrection pour faire rapport sur la situation. Comme résultat de leur rapport, la somme de \$132,191.35 a été payée par l'entremise des agents de ce département aux colons des districts de Prince-Albert et de Battleford ; et comme le cas était urgent, les fonds furent donnés avant la réunion du parlement par un mandat spécial de Son Excellence le gouverneur général. Le rapport de ces messieurs réservait aussi un certain nombre de réclamations au sujet desquelles il était nécessaire, à leur avis, de prendre des témoignages sous serment. Conformément à la recommandation contenue dans ce rapport, et dans le but de régler aussi rapidement que possible le grand nombre de réclamations non réglées, un arrêt fut passé en conseil le 25 février 1886, nom-

mant MM. J. Alphonse Ouimet, avocat (nommé juge depuis), de Montréal, Québec ; Thomas McKay, de Prince-Albert, T.N.O. ; et Henry Muma, de Drumbo, Ontario, commissaires royaux pour s'enquérir des réclamations et faire rapport.

Les commissaires se réunirent à Winnipeg le 11 mars 1886, et après avoir réglé quelques affaires ordinaires, ils partirent pour Prince-Albert le 17 du même mois, endroit où ils commencèrent à siéger pour la réception des réclamations et l'audition des témoignages le 29 du même mois. De cette date jusqu'au 30 juin 1886, les commissaires s'occupèrent sans relâche de leur enquête à Prince-Albert, à Battleford, à Calgary et à Qu'Appelle. La commission, pour la commodité de ceux qui avaient des réclamations à faire, siégea aussi à Winnipeg, à Ottawa et à Montréal ; dans cette dernière ville les commissaires firent l'examen des témoignages et des informations reçus, se mirent en correspondance avec les réclamants, et terminèrent les travaux qu'ils avaient en main. Le rapport de la commission fut terminé et remis entre vos mains le 4 juillet 1887. Les extraits suivants de ce rapport peuvent être utiles comme sommaire des travaux importants confiés à la commission et exécutés par elle :

*A.—Réclamations reçues.*

|   |                                 |     |
|---|---------------------------------|-----|
| 1 | District de Prince-Albert ..... | 577 |
| 2 | do Battleford.....              | 147 |
| 3 | do Calgary.....                 | 127 |
| 4 | do Qu'Appelle.....              | 74  |
|   | Total.....                      | 925 |

*B.—Sommes réclamées et accordées.*

|                                  | Réclamées.            | Accordées.          |
|----------------------------------|-----------------------|---------------------|
| 1 District de Prince-Albert..... | \$675,301 87          | \$259,682 50        |
| 2 do Battleford.....             | 401,945 32            | 171,429 68          |
| 3 do Calgary.....                | 63,683 64             | 48,635 28           |
| 4 do Qu'Appelle.....             | 67,783 16             | 3,952 61            |
|                                  | <u>\$1,208,713 99</u> | <u>\$483,700 07</u> |

Immédiatement après avoir reçu le rapport de la commission l'auditeur général se mit à faire l'examen des décisions rendues, le département des finances émit les chèques qui furent transmis par l'entremise de notre département à nos différents agents des terres dans l'ouest, pour être distribués ; sauf dans le cas des chèques de Prince-Albert, qui furent confiés à M. Thomas McKay pour être remis à ceux y ayant droit. Quelques-uns des réclamants, depuis que les chèques ont été expédiés, ont été absents de leur demeure, à la chasse, à la traite ou en voyage comme

rouliers, et leurs chèques n'ont pas encore été remis, mais sauf cette légère exception, les paiements ont tous été faits et les reçus renvoyés au département.

Pour expliquer plus clairement les décisions rendues par les commissaires, j'ai fait préparer l'état suivant, indiquant les réductions incidentes et autres faites sur les différentes catégories dans lesquelles les réclamations étaient divisées :

## AUTRE RÉCAPITULATION.

|   | Réclamé.     | Accordé.   | Réductions incidentes. | Autres réductions. | Totaux.    |
|---|--------------|------------|------------------------|--------------------|------------|
|   | \$ cts       | \$ cts.    | \$ cts.                | \$ cts.            | \$ cts.    |
| Classe A—En partie pertes directes.                               | 919,552 08   | 480,700 07 | 334,149 94             | 104,702 07         | 438,852 01 |
| Classe B—Empris. par les insurgés...                              | 57,480 00    | 3,000 00   | .....                  | 54,480 00          | 54,480 00  |
| Classe C—Partie à leurs prop. pertes                              | 112,388 10   | .....      | .....                  | 112,388 10         | 112,388 10 |
| Classe D—Négligence personnelle...                                | 2,875 85     | .....      | .....                  | 2,875 85           | 2,875 85   |
| Classe E—Pertes causées par l'insurrection mais non prouvées..... | 103,893 12   | .....      | .....                  | 103,893 12         | 103,893 12 |
| Classe F—Transférées à d'autres départements.....                 | 12,524 84    | .....      | .....                  | 12,524 84          | 12,524 84  |
|   | 1,208,713 99 | 483,700 07 | 334,149 94             | 390,863 98         | 725,013 92 |

On verra d'après cet état qu'en réalité une réduction très faible a été faite sur les réclamations des colons loyaux, qui par leur nature permettaient qu'on en fit le sujet d'un examen. Il est démontré que la réduction apparemment considérable de \$725,013.92 est due, pour très peu à l'intervention des commissaires quant aux prix et aux quantités. Les sommes refusées sous les divers titres sont d'une telle nature et provenaient de causes telles que les commissaires, avec les informations qu'ils avaient, n'ont pas eu l'alternative d'agir autrement qu'ils ne l'ont fait. Dans le but de mieux expliquer le titre de "Réductions incidentes," j'ai l'honneur de présenter un état indiquant comment il se fait que la commission est arrivée à ce montant :—

*Extrait de la classe A.*

|   |                     |
|---|---------------------|
| 1. Montant réduit sur la valeur des marchandises, telle que réclamée, de manière à l'amener au prix que coûteraient les marchandises une fois rendues à l'endroit où les pertes ont été subies..... | 99,491 59           |
| 2. Montant réduit sur les réclamations formulées à titre d'intérêt de perte des affaires et perte de créances.....  | 135,579 55          |
| 3. Montant refusé, et qui était réclamé pour du lait, du beurre et des œufs que les réclamants auraient eus d'après leurs allégations, n'eût été l'insurrection .....                               | 4,759 00            |
| 4. Montant refusé et qui était réclamé pour la perte de moissons que, à leur avis, les réclamants auraient eues n'eût été l'insurrection.....   | 71,844 00           |
| 5. Montant déduit des réclamations formulées pour pertes de temps subies par les hommes et les animaux à cause de l'insurrection.....   | 22,475 80           |
| Total des réductions incidentes de cette classe.....  | <u>\$334,149 94</u> |

Dès que le fait que la commission avait terminé ses travaux, devint public, des demandes d'informations de toutes sortes commencèrent à arriver en grand nombre au département de la part de réclamants individuels. Je vous demandai conséquemment la permission de retenir les services du capitaine George H. Young, secrétaire de l'ancienne commission, tant que ce serait nécessaires, pour aider à répondre à la correspondance sur ce sujet. Conformément à cette demande un arrêt fût passé en conseil le 21 octobre 1887, donnant l'autorisation désirée, et le département a eu, conséquemment, dans ses communications avec les réclamants, l'avantage de la connaissance spéciale que le capitaine Young avait des faits de chaque cas. Le montant total qui a été payé jusqu'aujourd'hui, par l'entremise de ce département, sur les sentences prononcées par les commissaires chargés du règlement des pertes subies à la suite de l'insurrection, se répartit comme suit :—

|   |                     |
|---|---------------------|
| Par mandats spéciaux, 1885 et 1886..... | \$132,191 35        |
| Par crédit du parlement, 1887.....      | 433,700 07          |
| Total.....                              | <u>\$615,891 42</u> |

Les réclamations qui ont été réglées par le paiement des décisions de la commission, viennent de tous les points des Territoires du Nord-Ouest, commençant à l'Est, à Cumberland House, allant au nord jusqu'au lac de la Poule d'Eau, à l'Ouest jusqu'au lac La Biche et Edmonton, et aussi jusqu'à la frontière internationale. Le

nombre total des réclamations dont les deux commissions se sont occupées a été de 1,093.

## COMPAGNIES DE COLONISATION.

Depuis la date du rapport de l'année dernière, un règlement, dont les grandes lignes ont été données, a été effectué avec toutes les compagnies de colonisation, sauf la *Temperance Colonization Society*, qui n'a jamais exprimé le désir de terminer ses arrangements avec le gouvernement, M. Patrick Purcell et la Compagnie de colonisation de la Rivière-aux-Coquilles.

## TERRES DES ÉCOLES.

Ainsi que l'expose, dans son rapport, le commissaire des terres fédérales, il fut réglé dans le cours de l'été dernier, entre le département et le gouvernement du Manitoba, qu'une série de ventes des terres des écoles aurait lieu cet hiver, et conséquemment des ventes eurent lieu aux dates et aux endroits ci-après mentionnés :—

- 10 janvier, à Manitou ;
- 17 do à Winnipeg ;
- 24 do à Portage-la-Prairie ;
- 31 do à Brandon

Le tableau suivant indique le nombre d'acres vendus, le montant réalisé, le prix moyen par acre, le *maximum* et le *minimum* des prix par acre ; d'après lequel on verra que, si on pouvait compter que le reste des terres des écoles, dans le Manitoba et la même catégorie de terres dans les Territoires du Nord-Ouest rapporteront, à une époque convenable, des prix équivalents, il serait difficile d'exagérer la libéralité de ce don fait à l'éducation :—

| Lieu de vente.           | Nombre d'acres vendus. | Montant réalisé. | Premier versement (payé). | Prix moyen par acre. | Maximum du prix par acre. | Minimum du prix par acre. |
|--------------------------|------------------------|------------------|---------------------------|----------------------|---------------------------|---------------------------|
|                          |                        | \$ cts.          | \$ cts.                   | \$ cts.              | \$ cts.                   | \$ cts.                   |
| Manitou .....            | 7,813-57               | 47,639 69        | 9,525 04                  | 6 16                 | 9 00                      | 5 00                      |
| Winnipeg .....           | 2,917-51               | 17,985 23        | 3,597 89                  | 6 16                 | 8 00                      | 5 00                      |
| Portage-la-Prairie ..... | 6,694-22               | 57,373 70        | 14,002 23                 | 8 57                 | 16 10                     | 5 00                      |
| Brandon .....            | 2,560-00               | 17,184 00        | 3,436 80                  | 6 71                 | 10 00                     | 5 00                      |
| Total .....              | 19,985-30              | 140,182 62       | 30,561 87                 | 7 00                 | 10 77                     | 5 00                      |

NOTE.—Le rapport de la vente qui a eu lieu à Minnedosa le 7 courant n'est pas encore arrivé.

Il est difficile de croire qu'une partie quelconque d'une population civilisée et intelligente n'applaudirait pas aux désirs et au but qu'a le gouvernement en faisant cet octroi, et encore bien moins qu'elle ferait valoir ses intérêts égoïstes pour

empêcher que ce but ne se réalise ; cependant, tel semblerait être le cas. Avec des millions d'acres de terre agricole de la meilleure qualité, dans le Manitoba et le Nord-Ouest, qui peuvent être pris à titre de *homestead* ou de préemption légitime, il est néanmoins arrivé que des colons, connaissant bien les dispositions de la loi en vertu de laquelle les terres des écoles ont été soustraites à la vente et à la colonisation, et le but pour lequel les terres ont été ainsi réservées, se sont établis comme *squatters* sur ces terres ; et il semblerait même que, dans certains cas, ils se sont réunis pour empêcher la vente légitime de ces terres pour les nobles fins pour lesquelles elles ont été réservées, quoiqu'un arrangement ait été fait avec M. Norquay, ancien premier ministre de la province, en vertu duquel la valeur de toutes les améliorations faites de bonne foi sur les terres des écoles par des colons véritables, malgré qu'on se soit établi et que l'on ait fait ces améliorations au mépris de la loi, devaient être payées par l'acquéreur de la dite terre au colon, pourvu que l'acquéreur fût une personne autre que le colon. Ceci devrait être suffisant pour faire face à toutes les exigences légitimes et à l'attente de toutes les personnes raisonnables intéressées.

#### RAPATRIEMENT DES CANADIENS.

Il est très probable qu'il va se faire un grand mouvement parmi les Canadiens établis dans le Dakota pour revenir au Manitoba et au Nord-Ouest. Depuis peu le département a été en communication avec M. Duncan Sinclair, arpenteur des terres fédérales, bien connu du public, non seulement dans le Nord-Ouest, mais aussi dans la région d'Ottawa, province d'Ontario, qui quitta le Manitoba avec sa famille pour le Dakota, il y a plusieurs années, parce que, comme il le dit dans une lettre en date du 21 du mois dernier, les gelées qui survinrent pendant deux ou trois étés consécutifs le découragèrent lui et ses fils, et à cause de "l'établissement du monopole du chemin de fer Canadien du Pacifique." Quant aux gelées, il dit qu'il est convaincu qu'avec du soin les cultivateurs pourront échapper à leurs effets à l'avenir ; et, tout en exprimant l'espoir que le monopole du chemin de fer Canadien du Pacifique sera modifié, il dit : "Le monopole des chemins de fer est aussi absorbant ici que dans aucune partie du Canada." Il ajoute :—

"Les tempêtes terribles (*blizzards*) que nous avons eues depuis les trois dernières semaines m'ont plus dégoûté du pays que toute autre chose. Il est dur de se trouver sur les prairies de ce pays sans arbres pour s'abriter, et il est pénible de songer qu'un aussi grand nombre de personnes de ce territoire ont perdu la vie dans les tempêtes de neige. Les colons canadiens de ce territoire sont maintenant dans la pauvreté, toutes les terres qu'ils ont prises à titre de préemptions sont hypothéquées à des capitalistes pour payer le gouvernement, et leurs bestiaux sont engagés par *chattel mortgage*, pour des faibles sommes, à courtes échéances, portant 50 pour 100 d'intérêt, payables à des usuriers qui, par euphonie s'intitulent "bourgeois." J'ai récemment songé à vous envoyer deux ou trois lettres pour vous donner les raisons pour lesquelles les Canadiens devraient aller à leur propre Nord-Ouest au lieu de venir ici. Dans tous les cas, le gouvernement canadien n'aura pas longtemps à attendre avant que les terres des Etats-Unis ne s'épuisent, alors les immigrants canadiens et européens devront s'établir dans le Nord-Ouest canadien et dans le pays boisé de l'Ontario.

“ Un journal américain a récemment déclaré au public qu'ils ne leur reste plus que 24,000,000 d'acres de terre pour les cultivateurs, et que ces terres seront prises dans six ans. Le présent gouvernement a délibérément fermé la porte à l'immigration venant du Pacifique, et on a commencé une agitation dans les Etats situés sur l'Atlantique contre l'importation de la main-d'œuvre étrangère.”

M. Sinclair et toute sa famille ont fait des arrangements pour revenir à Strathelair, sur la Petite-Saskatchewan. Les informations qu'il donne sur la situation des colons des Etats de l'Ouest coïncident avec ce qui a récemment paru dans la presse américaine. J'ai récemment lu dans un journal de Chicago qu'un capital étranger d'environ \$200,000,000, était placé sur hypothèques dans le Kansas et le Nébraska, et que les prêteurs étrangers étaient sur le point de forclore, et que, dans le plus grand nombre des cas, ils allaient devenir les propriétaires véritables de ces terres en vertu de leurs hypothèques.

#### PARC CANADIEN DES MONTAGNES ROCHEUSES.

Les travaux d'amélioration du parc des montagnes Rocheuses ont été activement poussés pendant l'année. Quinze milles des frontières extérieures du parc ont été arpentés; une reconnaissance a été faite de presque tout le lac du Diable; et la construction des chemins et des ponts, etc., s'est faite énergiquement. Au 31 décembre dernier dix-huit milles de chemins étaient ouverts, dont le principal est celui qui s'étend de la gare du chemin de fer aux sources thermales de Banff, et a une longueur de  $4\frac{1}{4}$  milles. Des chemins ont aussi été construits jusqu'à la source de la Caverne et jusqu'au Bassin, source située dans le voisinage rapproché de la Caverne; ainsi que jusqu'aux chutes de la rivière de l'Arc, jusqu'à la rivière Spray, à son confluent avec la rivière de l'Arc, jusqu'au *Canadian Pacific Hotel* (édifice magnifique récemment terminé au prix de \$150,000) et jusqu'au lac du Diable, cette dernière route étant longue de quatre milles.

Un pont flottant jeté sur la rivière de l'Arc, dans l'été de 1886, a été remplacé par un joli pont en fer avec piles en pierre. Ce pont, dont la longueur est de 360 pieds, a été terminé et ouvert au trafic le 19 octobre dernier. Un pont de 62 pieds de longueur avec piles en pierre et une superstructure en fer, a aussi été construit sur la rivière Spray, près de son confluent avec la rivière de l'Arc.

L'étang de la Caverne a été parfaitement nettoyé de toutes les pierres libres et faisant projection, le dépôt de sable et de gravier qui constituait une digue naturelle a été enlevé, le cours d'eau venant de la source à travers le rocher a été endigué et agrandi de manière à faciliter l'accès à la Caverne, l'étang même a été entouré d'un mur en maçonnerie, le rendant ainsi plus spacieux et plus profond pour en faire un lieu de bain commode et agréable. Au Bassin la digue naturelle a été enlevée, la source parfaitement nettoyée et entourée d'un mur en maçonnerie, et un tuyau de renvoi et des soupapes ont été posées de manière à régler le niveau de l'eau. Des constructions rustiques, style suisse, ont été érigées à la Caverne et au Bassin. Ces maisons sont munies de chambres d'attente et de toilette pour les dames et les messieurs.

On a récemment terminé de poser les tuyaux nécessaires pour conduire l'eau de la source d'eau chaude à un réservoir en fer spécialement construit à cette fin, et les tuyaux pour relier les hôtels et les maisons de bains à ce réservoir dans le but de leur distribuer l'eau.

On verra donc que tous les préparatifs ont été faits pour qu'on puisse jouir, l'été prochain, des avantages et des beautés naturels du parc. Dans le but de diminuer le danger des incendies, plus de 100 acres de bois mort ont été nettoyés, et l'enlèvement des broussailles, dans le voisinage des grands chemins, travail entrepris dans le même but, progresse favorablement. D'après le rapport du surintendant, qui constitue la VI partie de ce volume, il semblerait qu'il y a une population permanente dans le parc, d'environ 650 personnes. Un état donné par le commis de l'établissement de M. Brett, indique que 2,096 personnes sont descendus à cet hôtel pendant l'été, à part du grand nombre de ceux qui ont tout simplement pris un ou deux repas et n'ont pas inscrit leurs noms. Outre cet établissement, il y a six ou sept autres hôtels dont on n'a pu avoir la statistique. Un bon nombre de visiteurs ont occupé des wagons spéciaux de chemins de fer, qui sont restés à la gare, et d'autres vivent sous des tentes. Le surintendant est d'avis que 3,000 serait une basse évaluation du nombre total de visiteurs venus dans le cours de l'été. On est à préparer des règlements pour l'administration du parc basés sur l'acte passé à la dernière session.

#### GOUVERNEMENT DU NORD-OUEST.

La partie IV de ce rapport se compose du rapport du lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest. Son Honneur constate avec plaisir les progrès remarquables qui ont été faits dans les territoires depuis son rapport précédent. La récolte du grain a été excellente, les expositions agricoles couronnées de succès, et des progrès ont été accomplis dans l'établissement de nouvelles industries. Dans son rapport, Son Honneur parle de la législation de la dernière session du Conseil du Nord-Ouest, de la forme de gouvernement, des municipalités et des écoles. Au sujet de ces dernières, il y a eu progrès satisfaisant, quant au nombre des écoles et des enfants qui les ont fréquentées; le système de l'instruction du Nord-Ouest semble, en somme, avoir été organisé sur une base excellente et permanente.

#### ANCIENNES ROUTES.

Dans le cours de l'été dernier les anciennes routes situées entre les localités mentionnées plus bas, ont été arpentées et établies comme grands chemins permanents :—

Calgary et la Traverse des Pieds-Noirs, au sud de la rivière de l'Arc. (Route inférieure de la rivière de l'Arc.)

La partie de la route de Macleod entre Calgary et Fish-Creek.

La Traverse des Pieds-Noirs et Fort-Macleod.



Medicine-Hat et Dunmore.  
Calgary et Morleyville.  
Régina et le Lac-au-Bison.

## RAPPORTS DES RÉCOLTES.

Le lieutenant-gouverneur a reçu 182 rapports, représentant autant de townships. Le nombre total d'acres en culture dans ces townships est 84,497, dont 39,198 ensemencés de blé, rapportent un rendement estimatif de 21 boisseaux par acre; 31,178 en avoine, avec un rendement estimatif de 38 boisseaux par acre, et 8,660 en orge, avec un rendement estimatif de 32 boisseaux par acre. Le reste du terrain a été consacré à la culture des racines, etc.

## L'ENREGISTREMENT DES TERRES DANS LES TERRITOIRES.

Depuis le 1er janvier 1887, un système d'enregistrement des titres établi sous l'empire de l'Acte relatif à la propriété immobilière des territoires, est en opération, et son administration a été confiée au département de l'intérieur. Le nouveau système a été mis en vigueur avec très peu d'inconvénients, et semble donner satisfaction à la grande majorité des intéressés. J'ai attiré votre attention, de temps à autre, sur les dispositions de l'acte qui semblaient requérir des modifications, et on est à préparer une mesure dans le sens des changements nécessaires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. M. BURGESS,

*Sous-ministre de l'intérieur.*

---

---

PARTIE I.

---

TERRES FÉDÉRALES.

---

---



## No 1.

## RAPPORT DU COMMISSAIRE DES TERRES.

BUREAU DE LA COMMISSION DES TERRES FÉDÉRALES,  
WINNIPEG, 7 décembre 1887.

A l'honorable THOMAS WHITE,  
Ministre de l'intérieur,  
Ottawa.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous présenter pour votre information mon rapport annuel pour l'année administrative expirée le 31 octobre 1887, ainsi que les rapports de M. William Pearce, surintendant des mines, de M. J. M. Gordon, inspecteur des agences des terres fédérales, de M. H. B. W. Aikman, qui a été nommé membre de la commission des terres, demeurant dans la Colombie-Britannique, et ayant son bureau principal à New-Westminster, et aussi le rapport de M. E. F. Stephenson, agent des bois de la couronne pour la province du Manitoba.

RAPPORT des travaux faits dans le département général du bureau des commissaires pour l'année administrative expirée le 31 octobre 1887.

| Nombre de lettres reçues. |          |          | Nombre de lettres envoyées.                              |          |          |
|---------------------------|----------|----------|--|----------|----------|
| Mois.                     | 1885-86. | 1886-87. | Mois.  | 1885-86. | 1886-87. |
| Novembre.....             | 1,630    | 1,854    | Novembre.....  | 1,583    | 1,604    |
| Décembre.....             | 1,986    | 1,661    | Décembre.....  | 1,359    | 1,543    |
| Janvier.....              | 1,712    | 1,950    | Janvier.....   | 1,679    | 1,777    |
| Février.....              | 1,617    | 2,262    | Février.....   | 1,183    | 1,780    |
| Mars.....                 | 2,171    | 2,727    | Mars.....  | 1,591    | 2,727    |
| Avril.....                | 2,158    | 2,527    | Avril.....   | 1,544    | 2,463    |
| Mai.....                  | 2,384    | 2,850    | Mai.....   | 2,335    | 2,480    |
| Juin.....                 | 2,797    | 3,220    | Juin.....  | 2,304    | 3,098    |
| Juillet.....              | 2,437    | 2,808    | Juillet.....   | 2,353    | 1,662    |
| Août.....                 | 2,101    | 2,436    | Août.....  | 2,133    | 2,133    |
| Septembre.....            | 1,725    | 1,933    | Septembre.....   | 1,637    | 1,715    |
| Octobre.....              | 1,770    | 1,868    | Octobre.....   | 1,394    | 1,482    |
|                           |          |          |  | 21,094   | 24,474   |
|                           |          |          | Avis et circulaires au sujet<br>du grain de semence..... | .....    | 5,400    |
| Total.....                | 24,488   | 28,096   | Total.....   | 21,094   | 29,874   |

## S O M M A I R E .

| Lettres reçues. |        |               | Lettres expédiées. |        |               |
|-----------------|--------|---------------|--------------------|--------|---------------|
| 1886.           | 1887.  | Augmentation. | 1886.              | 1887.  | Augmentation. |
| 24,488          | 28,096 | 3,608         | 21,094             | 29,874 | 8,780         |

*Radiations.*

|   |                  |
|---|------------------|
| Nombre d'avis demandant des explications, expédiés dans le cours de l'année expirée le 31 octobre 1887..... | 965              |
| Nombre expédié l'année dernière.....  | 949              |
| Augmentation.....   | 16               |
| Nombre d'inspections ordonnées dans le cours de l'année expirée le 31 octobre 1887.....                     | 1,083            |
| Nombre ordonné l'année dernière.....  | 809              |
| Augmentation.....   | 274              |
| Radiations ordonnées.....   | 494              |
| do refusées.....  | 41               |
| do pendantes.....   | 81               |
|   | 616 <sup>o</sup> |
| Nombre de celles de l'année dernière.....   | 924              |
| Diminution.....   | 308              |

*Demandes de patentes pour "homestead."*

Approuvées dans le cours de l'année..... 1,367

Comme vous le verrez, il y a une augmentation dans les travaux accomplis par mon bureau, redevable en partie à la distribution du grain de semence aux colons d'Assiniboine, de Prince-Albert et de Battieford. Le nombre de réclamations relatives à des terres situées dans le Manitoba, en vertu de l'acte du Manitoba, et en vertu de l'arrêt du conseil concernant les terres jalonnées, qui ont été réglées, est de 41, et je suis heureux de dire que, maintenant il en reste bien peu à régler. Les délais pendant lesquels des réclamations basées sur le dit acte, en vertu du droit d'occupation, pouvaient être présentées, ont expiré le 1er mai 1886, et à moins que ce soit par l'entremise de l'émission de patentes, sont incapables d'établir des titres satisfaisants à l'égard des terres réclamées, en vertu du droit d'occupation et de possession, au 15 juillet 1870, il est opportun que les délais pour la réception de la preuve en ces matières, ne soient pas prolongés. Les quelques réclamations qui restent, par suite d'une vente ou d'un bail passé par la Compagnie de la Baie-d'Hudson, pour lesquelles des lettres patentes n'ont pas été données, seront traitées comme elles l'ont été jusqu'ici, aucun délai n'ayant été fixé pour la production de la preuve nécessaire à leur sujet.

*Revenu provenant du bois.*

Le rapport de M. E. F. Stephenson, agent des bois de la Couronne à Winnipeg, accuse une amélioration dans le revenu.

Le montant reçu cette année est de \$45,610.50, soit une augmentation de \$3,941.08 sur l'année dernière.

Les rapports des agents locaux, dans les territoires, s'élèvent à \$19,068.14, soit une augmentation de \$2,303.17, comparés aux recettes de l'année dernière.

Les rapports de l'agent des bois de la Couronne, pour la Colombie-Britannique, s'élèvent à \$15,141.47, soit une augmentation de \$5,984.81 sur les recettes de l'année dernière.

*Inspecteurs de homesteads.*

Le nombre des inspecteurs a été récemment augmenté à sept, de six qu'il était, par la réinstallation de M. W. J. O. Bouchier dans son ancienne position. Il est devenu nécessaire d'augmenter le personnel à cause de la somme considérable de travail supplémentaire qui incombe aux inspecteurs dans l'examen des *homesteads* des

colons qui avaient donné un avis de six mois de leur intention de demander une patente. Avant de me prononcer définitivement sur une demande, je reçois maintenant, dans presque chaque cas, un rapport de l'inspecteur, qui s'est rendu sur les lieux, et s'est rendu compte, d'une manière précise, de ce que le colon a fait sous forme d'amélioration, et qui est en état de parler d'une manière définie de la bonne foi de son occupation.

Les inspecteurs sont plus que jamais utilisés à recevoir les témoignages à l'appui de ces demandes, épargnant ainsi aux colons les frais de se rendre avec leurs témoins au bureau des terres du district.

#### *Bureau de renseignements.*

Le bureau de renseignements, à Winnipeg, dont M. J. H. Metcalfe est le directeur, est d'un grand secours pour la protection et l'avancement des intérêts des immigrants nouvellement arrivés, les dirigeant vers des localités où ils peuvent trouver des *homesteads* convenables, ou s'ils ne sont pas prêts à prendre des terres, les mettant en rapport avec les personnes qui ont besoin de leurs services.

Le domaine des informations données par ce bureau aux personnes qui ont l'intention de prendre des *homesteads*, sera bientôt agrandi. On se propose de tenir un état exact de la formation de chaque quart de section, situé dans le Manitoba ou dans le Nord-Ouest, de sorte qu'avec le moins de travail et de retard possibles, les colons qui ont l'intention de s'établir pourront apprendre, à leur arrivée à Winnipeg, où ils pourront obtenir des *homesteads* convenables. M. T. R. Burpé, secrétaire de la commission des terres fédérales, qui est allé récemment à Ottawa dans le but d'examiner les archives au bureau central, a créé un système d'eregistrement qui est de nature à devenir très utile, indiquant la position exacte de chaque quart de section, et si ce quart fait déjà l'objet d'une telle patente ou s'il est en disponibilité. Il y a à la Mâchoire de l'Orignal et Medicine-Hat des bureaux qui sont en correspondance avec celui de Winnipeg. Le bureau qui était ouvert à Moosomin a été fermé, et le titulaire, M. E. Brokovski, a été promu au poste d'agent des terres fédérales pour le district de Battleford. Le bureau de Medicine-Hat a été ouvert de nouveau et confié aux soins de M. E. Rochester, qui était autrefois employé dans le bureau des terres fédérales à Calgary. Par suite du peu de terres disponibles dans les alentours de Moosomin, il ne sera pas nécessaire, je crois, de rouvrir le bureau de renseignements à cet endroit.

#### *Préemptions.*

On a jugé opportun, dans l'intérêt public, de lancer une circulaire enjoignant à tous ceux qui ont des arriérages sur des terres prises à titre de préemption, de payer ces arriérages dans un délai prompt. Le premier janvier prochain est la date qui a été fixée. On a pas eu l'intention, naturellement, de priver qui que ce soit de l'avantage accordé par les arrêts du conseil qui pouvoient au paiement des arriérages par versements, mais on a constaté qu'il y avait des préemptions inscrites dans les livres des différences agences aux noms de colons qui ne résident pas sur leurs *homesteads* et qui n'ont pas droit aux privilèges des dits arrêts, n'ayant pas l'intention de retourner sur leurs terres ou d'acquérir leurs préemptions. Je suis convaincu qu'un nombre très considérable d'inscriptions sera radié par suite du défaut de paiement, ou par suite du fait qu'il ne sera pas donné de raisons suffisantes pour justifier le gouvernement d'accorder une nouvelle extension de délai. Les terres dont les inscriptions seront ainsi radiées seront, en vertu du paragraphe 5 de l'article 38, chap 54 des Statuts Révisés, ouvertes aux inscriptions à titres de *homesteads*, offrant des établissements très enviables aux colons qui arrivent, et réaliseront une amélioration notable dans la colonisation des localités où ces terres sont situées.

#### *Avances de grain de semence.*

Par suite de la sécheresse et des incendies de prairie, la récolte dans tout le district d'Assiniboia, dans les établissements situés sur la rivière Saskatchewan, à Prince-Albert et à Battleford, a donné, l'année dernière, un rendement très médiocre. Des observations dans ce sens ont été faites au gouvernement par le conseil du Nord-

Ouest. On a demandé que le gouvernement fournisse du grain de semence aux colons de ces districts, et en tout la somme de \$129,713.22 a été accordée pour cet objet. L'achat et la distribution du grain me furent confiés, et ont considérablement augmenté la somme de travail de mon bureau. Tout le grain a été fourni au moyen de soumissions, soumises à l'approbation de M. D. Horn, inspecteur officiel intérimaire du grain, qui a certifié que chaque wagon de grain était de la qualité n° 1, ou de la qualité la meilleure qu'on pouvait alors se procurer. J'ai éprouvé peu de difficulté à obtenir une quantité suffisante de blé (dur) de première qualité, mais par suite de l'insuccès partiel de la récolte d'avoine dans le Manitoba en 1886, j'ai dû importer une grande quantité de ce grain d'Ontario, et quoique toutes les précautions aient été prises pour le nettoyer et le préparer à des fins de semence, je regrette de dire qu'il n'était pas dans certains cas aussi net qu'on aurait pu le désirer. Toutefois, dans aucun cas nous avons accepté du grain qui, de l'avis de l'inspecteur, aurait dû être refusé, et, de fait, nous n'avons accepté aucun grain qui n'a pas eu sa complète approbation.

La quantité de grain distribuée aux 2,032 colons d'Assiniboia, se répartit comme suit :—blé, 43,663 boisseaux; avoine, 55,952 boisseaux; orge, 10,236 boisseaux.

Dans le district de Prince-Albert, 186 colons ont reçu 664 boisseaux de blé, 2,211 boisseaux d'avoine, et 1,898 boisseaux d'orge; et dans celui de Battleford, 64 colons ont reçu 343 boisseaux de blé 3,578 boisseaux d'avoine, 755 boisseaux d'orge, et 938 boisseaux de pommes de terre.

Le coût du grain, y compris les frais de distribution, a été de \$103,003, soit \$21,713.22 de moins que la somme accordée.

Chaque colon qui en a fait la demande, a reçu tout le grain de semence qu'il pouvait mettre en usage sur sa propre terre, jusqu'à concurrence de 100 boisseaux.

On croit que le produit de la totalité de ce grain de semence n'est pas moins de 1,500,000 boisseaux, qui sans les mesures prises par le gouvernement, n'auraient pas été récoltés.

Il fut d'abord stipulé que les colons des districts de Prince-Albert et de Battleford remettraient deux boisseaux pour chaque boisseau qu'ils avaient reçu. Ce qui, en présence des frais considérables occasionnés par le transport du grain du chemin de fer à ces établissements éloignés, était un arrangement disproportionné; mais comme la récolte de ces colonies n'a pas réussi en 1885 et en 1886, et que partant ils ne pouvaient guère remettre le double en dépit de la bonne récolte de cette année, vous avez décidé de recommander que le gouvernement accepte boisseau pour boisseau pour acquitter l'obligation, la même chose s'appliquant au district d'Assiniboia.

Ceux qui ont emprunté ce grain de semence sont tenus de le remettre le ou avant le mois d'avril prochain. Je ne puis encore me faire une idée de la quantité que nous recevrons, mais comme la récolte a été généralement bonne dans tous les territoires, il est probable que la plus grande partie sera remise au gouvernement.

Dans tous les cas, la perte sera très considérable. Nous avons payé pour le blé, l'avoine et l'orge, 70 cents, 60 cents et 65 cents respectivement, et nous réalisons sur le grain remis jusqu'ici, 50 cents, 25 cents et 35 cents par boisseau.

#### *Récents modifications faites à l'Acte des terres fédérales.*

Les modifications que j'ai suggéré de faire à l'Acte des terres fédérales, dans mon rapport annuel de 1885, et qui sont depuis devenues loi, produisent de bons résultats.

Les six mois d'avis de l'intention de demander des lettres patentes nous permet de recevoir un rapport d'un inspecteur de *homesteads* dans presque chaque cas avant de rendre une décision sur une demande, tandis que le colon évite les frais de se rendre avec un témoin au bureau de l'agent local dans le but de faire sa preuve. L'inspecteur va le voir sur sa terre reçoit là les témoignages.

#### *Préemptions annulées.*

La décision du parlement de vous permettre d'ouvrir les préemptions annulées ou abandonnées aux inscriptions à titre de *homestead*, à des conditions, quant à la résidence et la culture, quelque peu plus sévères que les dispositions ordinaires, pro-

duit des résultats très satisfaisants, et je suis persuadé qu'une grande étendue de ces terres sera prise dans le cours de l'année prochaine. L'amélioration qui résultera ainsi en affermissant les établissements sera bien appréciée par les colons qui demeurent dans les environs et dont les grandes difficultés proviennent de l'isolement de leur position. Je suis aussi convaincu que l'effet, quant au revenu public, produit par la colonisation des terres en question, sera meilleur que les résultats provenant de ventes faites lentement et de l'occupation de ces terres dans l'intervalle.

#### *Règlements concernant le foin.*

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur l'opportunité de modifier les règlements maintenant en vigueur sur le fauchage du foin, de manière que nous puissions accorder, au lieu des permis pour une certaine quantité, des permis couvrant une superficie de terre déterminée ne dépassant pas, soit un quart de section, à l'égard duquel le porteur, sur paiement d'un certain honoraire, soit de 10 cents par acre, obtiendra un droit exclusif.

Je prendrai la liberté de vous dire qu'il conviendrait que vous demandiez au parlement d'adopter des moyens de recours contre ceux qui violent la propriété des terres à foin, ayant la même opération que ceux qui ont été promulgués à l'égard des personnes qui coupent du bois illégalement. Une modification à cet effet, faite à l'Acte des terres fédérales, est très nécessaire à la mise en vigueur des règlements.

#### *Terres des écoles.*

Après une entente avec le gouvernement de la province du Manitoba, il a été décidé de mettre en vente, à une date prochaine, 250,000 acres de terres des écoles, situées dans toutes les parties de la province. On a pris des dispositions pour vendre des terres de cette catégorie dans cinq districts, et des ventes à l'enchère seront tenues séparément à l'endroit le plus central de chaque localité. La première aura lieu à Manitou le 10 janvier, et, à un intervalle d'une semaine, des ventes semblables auront lieu à Winnipeg, à Portage-la-Prairie, à Brandon et à Minnedosa.

La valeur de chaque quart de section qui doit être mis en vente, a été établie par un fonctionnaire du gouvernement local, et un employé de mon propre bureau, et le prix de la mise, qui dans aucun cas ne sera pas moins de \$5 par acre, est régi par cette évaluation, représentant parfaitement la valeur présente des terres sur le marché. Les conditions de la vente seront celles prescrites par l'article 25, chap. 54, des Statuts révisés du Canada, savoir : au moins un cinquième en espèces lors de la vente, et le reste en quatre versements annuels égaux et successifs, avec un intérêt calculé au taux de 6 pour 100 par année.

Il est, je crois, de l'intérêt du fonds des subventions accordées aux écoles, ainsi que de l'intérêt de la colonisation, que ces terres soient mises sur le marché. Présentement un nombre considérable de quarts de section qui doivent être mis en vente, sont en la possession de *squatters* qui, tout en bénéficiant des améliorations faites par les municipalités et le gouvernement, sont en mesure de refuser de payer les taxes, ce qui arrive souvent, je crois. La culture incessante de ces terres doit, jusqu'à un certain point les épuiser et diminuer leur valeur intrinsèque.

L'époque choisie pour cette vente, venant après une moisson abondante, semble être opportune ; et je suis convaincu que le prix de mise qui a été adopté, protège amplement les intérêts du fonds des écoles.

#### *Immigration.*

Le nombre d'immigrants que M. Metcalfe, chef du bureau des renseignements, dit être arrivés ici dans le cours de l'année, est de 17,035, soit une augmentation de 7,737 sur l'année dernière, quoique en 1886, on doit se le rappeler, les rapports n'aient eu trait qu'à dix mois.

Je suis heureux de faire rapport qu'il y a une amélioration notable dans la catégorie d'immigrants qui sont maintenant attirés vers notre pays. Le plus grand nombre de ceux qui sont venus l'année dernière étaient, dit-on, des cultivateurs, et plusieurs avaient des moyens considérables.



Les différentes colonies d'Islandais, de Suédois, de Hongrois et d'Allemands établies dans le voisinage de la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, et du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, ont, dit-on, fait des progrès quant au nombre et l'état des colons qui s'y trouvent et quant à l'étendue de leurs opérations agricoles. Au sujet de ces colonies, on a prétendu qu'il n'est pas désirable de permettre à des nationalités distinctes de constituer ainsi des établissements exclusifs. A mon avis, le seul cas où cette objection aurait quelque valeur serait lorsque des étrangers pourraient se réunir en nombre suffisant pour leur permettre de transiger leurs affaires totalement entre eux sans le concours de la population parlant l'anglais ou sans des communications rapprochées avec elle. Cet état de chose est, à mon avis, impossible dans les circonstances présentes. A tout événement, nous constatons, comme question de fait, que, dans les différentes colonies en question, les habitants apprennent rapidement notre langue et adoptent nos usages.

#### *Mormons.*

Je suis informé qu'environ vingt familles de Mormons se sont établies dans le cours du printemps et de l'été de cette année à Lee's Creek, dans le township 3, rang 25, à l'ouest du 4e méridien. Ce sont des colons très industriels, entreprenants, et apparemment bien posés; ils semblent prêts à se soumettre aux lois du pays et nullement disposés à pratiquer la polygamie. Les difficultés naturelles que les fondateurs de cette secte ont éprouvées et ont surmontées avec un magnifique succès dans l'Utah, est d'un bon augure pour ce qui est des avantages qui doivent résulter de cette colonie dans l'Alberta. Les Mormons de l'Utah, pour ce qui est du moins des agriculteurs, ont, par une expérience plus ou moins dure, appris à vivre selon leur moyens avec économie, et à atteindre, avec le concours du sol aride peu encourageant de l'Utah, un degré de haute culture qui ferait honneur au meilleur Etat agricole de l'Union Américaine.

#### ÉTAT GÉNÉRAL DU PAYS.

Les rapports indiquent une moisson très abondante dans toutes les parties du Manitoba et du Nord-Ouest. Les districts de Calgary et d'Edmonton sont les seules localités où, sur une superficie restreinte, des dommages aient été causés par la sécheresse ou la gelée. Les écurieils de prairie ont quelques fois endommagé le grain dans le centre de la région de Régina.

La récolte du grain au Manitoba est évaluée à environ 22,000,000 de boisseaux, et celle des territoires à environ 3,000,000 ou 4,000,000. D'un bout à l'autre du pays la moyenne du rendement par acre se répartit comme suit : blé, 27.7 boisseaux; avoine, 46.2; et l'orge, 36.3.

Le nombre de chevaux dans le Manitoba est, dit-on, de 29,915; celui des moutons de 12,540; des porcs de 35,713; des bestiaux de 101,681. Le bétail a considérablement augmenté dans le Manitoba et les établissements situés sur la Saskatchewan du Nord, mais dans les districts à pâturage proprement dits, il y a eu une diminution, amenée quelque peu par l'exportation, mais en grande partie causée par les pertes résultant de la saison rigoureuse de l'hiver.

L'inspecteur des ranches, le Dr Cox Allan, rapporte que le nombre des chevaux et des bestiaux dans les districts à pâturage était en 1887 d'environ 93,000.

Le Dr Allan dit que cette année il y a 5,800 moutons dans le district d'Alberta; tandis que le nombre mentionné par le rapport de l'année dernière était de 1,700, indiquant une augmentation de 4,100.

Les chiffres qui précèdent n'embrassent pas le bétail des régions de Régina, du Coteau, de Prince-Albert, de Battleford et d'Edmonton,

#### *L'approvisionnement d'eau dans les districts d'Assiniboia et d'Alberta.*

Dans le cours de la saison dernière deux machines pour forer des puits ont été mises en opération dans le voisinage de Régina et de la Mâchoire-de-l'Original, mais les résultats, je regrette de le dire, ne sont guère satisfaisants. Dans nombre de cas, dans le district de Régina, on a obtenu de l'eau en quantité et en qualité satisfaisantes, mais pas plus de la moitié des forages réussissent à Régina ou à la Mâchoire-de-l'Original. Que

ceci soit dû à l'insuffisance de la force pénétrative de la machine employée ou aux difficultés naturelles de la formation géologique, je ne puis dire. Cette question devrait faire le sujet d'un travail minutieux et fait avec soin, et je saisirai la première occasion pour la mettre à l'étude. Dans le rapport ci-joint de M. le surintendant Pearce, il est dit que, dans le district d'Alberta, un foret à pointe diamantée coûtant environ \$15,000 pourrait être mis en opération avec profit par des particuliers. Les premiers frais, ainsi qu'il l'indique, sont considérables, mais je crois que la machine peut être mise en usage à peu de frais. Avec son concours il n'y a pas de doute qu'on pourrait obtenir de l'eau là où une machine ordinaire à forer n'amènerait aucun résultat. Si tel est le cas, et si les travaux n'étaient pas bientôt entrepris par des particuliers, un examen plus élaboré de la question pourrait peut-être autoriser le gouvernement à employer un ou deux forets à pointe diamantée dans l'Assiniboia et l'Alberta.

#### *Houille.*

Le surintendant des mines signale, dans son rapport, un développement satisfaisant dans l'industrie houillère. Le rendement des différentes mines maintenant en exploitation dépasse de beaucoup la quantité importée des Etats-Unis, qui, jusqu'à une date récente, nous fournissaient tout notre approvisionnement. Ceci doit être considéré comme un important facteur de l'amélioration de l'état général du Manitoba et des territoires cette année. La houille du pays se vend beaucoup à meilleur marché que celle que nous importions. Le colon profite de tous les bénéfices de cette différence et du prix coûtant, et retire des avantages de l'emploi que procurent les mines.

#### *Règlements relatifs à la manière de disposer des terres fédérales dans la Colombie-Britannique.*

J'ai eu le plaisir de visiter la côte du Pacifique en compagnie du sous-ministre, l'été dernier, dans le but, en partie, d'examiner certaines réclamations formulées à l'égard de terres situées dans le voisinage de Port-Moody, et aussi, afin de pouvoir, à la suite de délibérations tenues avec M. H. B. W. Aikman, agent des terres fédérales à New-Westminster, et M. T. S. Higginson, agent des bois de la couronne, et à la suite d'observations et de recherches personnelles, obtenir les informations qui pussent nous permettre de recommander l'adoption d'une série de règlements relatifs à la manière de disposer des terres fédérales situées dans la zone du chemin de fer, dans la Colombie-Britannique.

Un avant-projet d'une série de règlements fut dans la suite mis à l'étude par vous-même, par le sous-ministre et la commission des terres, à Winnipeg; et le résultat fut les règlements récemment émis sous l'empire du paragraphe 4 de l'article 1, chapitre 56, des Statuts révisés du Canada, qui semble bien s'adapter à l'objet qu'on se propose.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. H. SMITH,

*Commissaire.*

## No 2.

CALGARY, 31 octobre 1887.

A. M. W. H. SMITH,  
Commissaire des terres fédérales,  
Winnipeg, Man.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre par votre entremise, pour l'information de l'honorable ministre de l'intérieur, mon rapport pour l'année terminée aujourd'hui, sur des questions concernant mon bureau, ou qui ont pu attirer mon attention, et qui peuvent être suffisamment intéressantes pour en justifier l'examen.

A la fin de la dernière administration, je me suis rendu, sur votre demande, à Winnipeg, où je demeurai, m'occupant de questions soumises à la commission des terres jusqu'au commencement de décembre, époque à laquelle je revins à Calgary, et où je restai environ deux semaines, visitant dans l'intervalle Banff et d'autres endroits. Je revins à Winnipeg, demeurant quelques jours dans votre bureau, et je partis pour Ottawa.

Pendant mon séjour à Ottawa, on jugea opportun d'utiliser mes services jusqu'au premier mai, date à laquelle je retournai à Winnipeg, où je restai jusqu'au 19 du même mois. Je partis alors pour Banff, et de là j'allai à Calgary, où je rencontrai M. Burgess, sous-ministre de l'intérieur, et en sa compagnie je visitai différentes parties des districts à la che. Par suite de la hauteur extraordinaire des eaux, l'étendue des ranches que nous avons visités n'a pas été aussi considérable que le sous-ministre le désirait, vu qu'il a été presque impossible de traverser nombre de rivières. Je retournai alors à Calgary, où je demeurai jusqu'à ce que le sous-ministre revint de la côte. Puis je revins avec lui en votre compagnie à Winnipeg, et j'y restai jusqu'à ce que le ministre de l'intérieur fût parti de Winnipeg pour la côte du Pacifique. Je l'accompagnai jusqu'à Calgary, et de là je me rendis dans le district de Lethbridge, et je rencontrai chaque colon qui se trouvait chez lui, et établi dans les townships arpentés dans ce district pendant l'année dernière. A la fin du mois d'août je rencontrai le ministre de l'intérieur ici, et je l'accompagnai jusqu'à Battleford, et de là à Winnipeg. Je revins à Calgary le 20 septembre, et le jour suivant je partis pour Kamloops, et avec M. Aikman, membre de la commission des terres, je rencontrai les *squatters* établis dans la partie de la zone du chemin de fer qu'on peut appeler la partie des pâturages. J'accompagnai M. Aikman à New-Westminster, et je pris occasion de visiter les sources thermales de Sainte-Alice et le lac Harrison, sur les bords duquel se trouvent ces sources. Je revins ensuite à Calgary, et quelques jours après j'accompagnai à Banff M. E. A. Nash, qui a été récemment nommé agent à cet endroit. Je visitai ensuite Canmore dans le but d'examiner personnellement certaines affaires relatives au département dans cette localité.

Les voyages énumérés plus haut, et d'autres voyages de moindre importance ainsi que des inspections, m'ont occupé pendant toute l'année dernière.

J'ai fait rapport au ministre par votre entremise sur différentes affaires au sujet desquelles j'ai eu instruction de le faire, ou qui ont attiré mon attention et qui étaient dignes de remarque.

Quant à ce qui a été fait par la Commission des terres, votre rapport traitera sans aucun doute de cette question au long.

*Installation de mon bureau et du principal siège d'affaires à Calgary.*

Depuis le mois de mai 1884 on avait en vue d'établir le siège principal de mon bureau ici, mais ce ne fut que le premier juillet dernier que mon bureau fut en réalité ouvert ici. Une grande somme de travail en retard a dû être mise en ordre, ce qui n'a pas encore été terminé.

*Affaires relatives aux pâturages et aux ranches.*

L'hiver dernier est le plus rigoureux que nous ayons eu depuis un très grand nombre d'années, et les pertes d'animaux ont été conséquemment élevées, mais pas aussi élevées que dans les ranches situés au sud de la frontière internationale. Comme c'est toujours le cas, les pertes du bétail "voyageur" ont été particulièrement lourdes, surtout dans le cas des bestiaux dits domestiques, pour les distinguer du bétail ordinaire des ranches. Des hivers de ce genre se sont fait sentir de temps à autre dans le passé, et il n'y a pas de doute qu'il s'en présentera encore. C'est particulièrement malheureux pour ceux (comme cela a été le cas, l'hiver dernier, parmi un grand nombre) qui, dans le Nord-Ouest canadien, avaient fait venir leurs bestiaux pendant l'été précédent. Cependant on peut faire face avec succès à des hivers du genre de celui qu'on a passé si les conditions suivantes peuvent être remplies : 1<sup>o</sup> le bétail devrait bien connaître le ranche; 2<sup>o</sup> les veaux devraient tous, ou presque tous, venir entre le 15 avril et le 15 septembre; engranger une quantité suffisante de fourrage pour soigner le bétail faible, tel que les vaches et les veaux de moins d'un an, ces derniers devant être gardés de manière à pouvoir les surveiller de près et les soigner lorsque c'est nécessaire. Les jeunes taureaux et les génisses et tous les animaux de plus d'un an ont passé même l'hiver dernier sans qu'il y ait eu des pertes quelque peu graves. Dans le cours de l'été dernier il a été exporté des bestiaux des ranches du Nord-Ouest en Angleterre, *via* le chemin de fer Canadien du Pacifique à Montréal, et de là à leur destination par les steamers océaniques. Ces exportations ont donné des résultats satisfaisants à ceux qui en ont fait l'entreprise. On dit que toutes dépenses payées le bétail a réalisé \$45 par tête. Un certain nombre d'animaux ont été abattus à Montréal, et ont été, quant à la qualité, une agréable surprise pour les acheteurs. Le temps semble être arrivé de commencer dans ce pays des établissements de conserves, semblables à ceux de Chicago, Kansas City, Saint-Paul et d'autres villes des Etats-Unis. Ces établissements ont considérablement contribué au succès de l'élevage du bétail. Les conditions accordées par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour le transport profitable du bétail destiné à l'exportation, ont été on ne peut plus faciles.

*Tanneries.*

On pourrait attirer avec raison l'attention des capitalistes sur le fait que des tanneries pourraient être établies avec la perspective de grands profits, à quelque endroit sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique. Sur les monts Selkirk des Montagnes Rocheuses on pourrait se procurer de l'écorce à bon marché, dans le voisinage du chemin, et il serait facile et peu coûteux de mettre en état de servir un grand nombre de pouvoirs d'eau, pour faire fonctionner des moulins à tan. On dit que maintenant, on expédie, à l'état pulvérisé, les parties de l'écorce qui sont bonnes à tanner, en ballots pressés. On peut avoir annuellement, disons à Calgary, au moins 10,000 peaux de vache et 3,000 peaux de mouton. Ce nombre doublerait dans deux ans, par suite du fait qu'une fois qu'il y aurait un marché satisfaisant pour les peaux, toutes celles qu'on pourrait se procurer seraient apportées au marché; présentement le bétail qui meurt de mort naturelle est rarement écorché. En proportion de la population il se consomme peut-être trois fois plus de cuir ici que dans la partie est du Canada. Les harnais, les selles, les grandes guêtres en cuir augmentent considérablement la consommation.

*Moutons.*

L'élevage des moutons, tant qu'elle a été entourée des soins ordinaires, a très bien réussi; les pertes qui ont été quelque peu considérables ont été causées par le manque d'eau, et par le fait qu'on en tenait un trop grand nombre en troupeau. Les moutons sont maintenant tenus en troupeaux de 1,000 à 1,200; autrefois il y avait le double de ce nombre réunis ensemble. On doit espérer que dans un avenir prochain des manufactures pour la fabrication de la laine seront établies dans tout le pays. Il y a nombre de localités où se trouvent d'excellents pouvoirs d'eau, où les moyens de communication sont faciles, et où on peut se procurer du terrain à un prix nominal

en étendue suffisante pour les employer de manière que chacun puisse avoir son "petit jardin"; le combustible est maintenant à très bon marché, et les constructions sont à un prix raisonnable, et bientôt elles seront à un prix aussi bas qu'à aucun autre endroit du Canada. D'ici à un an ou deux, on pourra se procurer à Calgary 200,000 livres de laine.

#### *Chevaux.*

La nature a répandu à profusion dans les pâturages de notre Nord-Ouest tout ce qu'il faut pour élever à bon marché une classe très excellente de chevaux. L'eau et l'herbe abondent, et la topographie du pays est telle que si l'élevage se fait convenablement, les chevaux devraient avoir de bons poumons, développer leur système musculaire et atteindre une bonne taille, et ils devraient être sains à tous égards. Jusqu'ici il n'y a absolument pas eu de pertes parmi les chevaux qui passent l'hiver dans les pâturages. Dans le cours de la présente année un très grand nombre de juments et d'étalons ont été importés; la plus grande partie des étalons et bon nombre de juments venaient d'Angleterre. Les éleveurs de chevaux semblent commencer à comprendre que les jours de *cayouse* arrivent rapidement à leur fin, si cette fin n'est pas déjà survenue. Il fut un temps où le *cayouse* convenait parfaitement aux besoins du pays. Pour faire l'élevage des chevaux avec succès des enclos sont nécessaires, chaque race de juments et d'étalons doit être tenue à part. Lorsque le poulain a un an on peut le laisser aller en toute sûreté avec le troupeau, vu qu'on se sert continuellement de la mère. Jusqu'à ce que le poulain ait un an, et pendant cette période il peut être mieux dressé, et une fois qu'il sera libre avec le troupeau, étant fréquemment visité il ne sera pas ombrageux à l'approche des hommes; le résultat sera qu'il pourra être facilement et parfaitement dressé, et non pas comme à présent. On épargnera le grand nombre de blessés d'une manière permanente par le système qu'on suit maintenant, et les résultats seront beaucoup plus satisfaisants que si les choses se faisaient comme par le passé.

Ceci veut dire que cette industrie doit être administrée, si elle se fait sur une grande échelle, par une corporation ou par un particulier, avec l'aide de grands capitaux et l'emploi d'un nombre considérable d'hommes, ou par un très grand nombre de petits éleveurs, possédant de 50 à 100 juments.

La mesure qui permet d'accorder des petits baux de 2,500 acres aux colons véritables, dans le voisinage de leur homestead, a déjà beaucoup coopéré à l'organisation de petits troupeaux, et va très certainement continuer dans ce sens dans une proportion croissante.

Les grands froids l'hiver dernier ont diminué le nombre des bestiaux dans les ranches au sud de la frontière internationale d'une manière déplorable, de 50 pour 100 au moins; dans certains endroits la proportion était encore plus élevée. A cause de cela plusieurs de ceux qui faisaient ce commerce se sont alarmés, et ils ont expédié à la hâte vers les marchés de l'est toutes les têtes de bétail qui pouvaient quelque peu convenir à faire du laet; conséquemment les districts qui étaient encombrés l'année dernière n'ont pas leur nombre voulu cette année. Il en est résulté que le nombre de bestiaux qu'on croyait n'a pas été importé. Il n'y a pas de doute qu'un grand nombre seraient venus n'eût été la quarantaine sévère qu'on a jugé opportun d'imposer; mais les temps favorables vont de nouveau peupler les ranches à tel point que chaque acre de terre du Nord-Ouest canadien sera mis en réquisition.

#### *L'industrie laitière.*

Il y a maintenant quelque beurreries dans le voisinage de Calgary. Il n'y a peut-être pas d'endroits dans le monde où cette industrie puisse s'exploiter avec plus de profit que le long des collines inférieures orientales des montagnes Rocheuses, entre la frontière internationale et la rivière du Daim-Rouge. L'eau abonde; nulle part les animaux auraient à marcher pour s'abreuver des distances telles qu'elles seraient de nature à les fatiguer; ces eaux ont un fond de gravois, et sont fournies par les creeks, les rivières et les sources les plus pures; il n'y a pas de vase dans laquelle le bétail puisse y enfoncer; l'herbe est en abondance; et pour ce qui est de la production du lait le plus riche et le plus doux elle ne peut être dépassée et rarement égalée; il n'y

a pas de mauvaise herbe pour gâter le goût du lait. Il n'y a guère de jour dans le cours de l'été qu'il n'y ait pas suffisamment de brise pour empêcher les mouches de tourmenter le bétail; les nuits sont toujours assez fraîches pour prévenir des embarras de ce côté-là. Le climat pour la fabrication et la mise en conserve du beurre et du fromage offre tout ce qu'on peut désirer. Du bon beurre et du bon fromage dédommageront des frais de transport d'ici aux endroits où les marchés sont les meilleurs.

#### *Volailles et œufs.*

En rapport à l'industrie laitière, l'établissement de poulaillers pourrait sans aucun doute se faire avec profit pour fournir de la volaille et des œufs. En faisant des recherches sur la côte du Pacifique on constatera qu'une grande partie du beurre et des œufs est importée de la Californie. Ceci est peut-être de nature à surprendre bon nombre de personnes de l'est. La demande de ces articles, dans cette région, va sans doute augmenter dans une proportion merveilleuse, à mesure que s'avancera le développement des produits de la forêt et des mines, et ce développement doit se faire rapidement. De plus, le commerce qui va sans doute augmenter rapidement à cause du chemin de fer Canadien du Pacifique, consommera une partie énorme de ces produits.

#### *Réserves pour abreuver et abriter le bétail.*

Dans le cours de l'automne de 1886 j'ai personnellement visité une partie de la rivière du Vieillard, de la rivière du Ventre et de la rivière de l'Arc, et quelques-uns de leurs tributaires. Certains fonds de rivières ont été réservés au public par un arrêt du conseil, dans le but d'abreuver et d'abriter les animaux. Cette mesure a été chaleureusement approuvée par le public en général, et j'espérais pouvoir inspecter d'autres parties du district dans le but de recommander de nouvelles réserves. Je n'en ai pas eu le temps, mais je compte pouvoir le faire au commencement de la prochaine saison. Il n'y a pas de doute qu'il sera sage que cette ligne de conduite soit adoptée. On ne devrait pas permettre que l'eau et l'abri, deux des dons les plus précieux de la nature dans un pays où se fait l'élevage des animaux, soient contrôlés par quelques-uns au détriment du plus grand nombre. Ceci ne peut guère être mieux démontré que par les citations qui se trouvent dans une autre partie de ce rapport, faisant voir les moyens adoptés par les éleveurs des Etats-Unis dans le but d'obtenir l'eau et l'abri.

On a souvent allégué dans le temps que la politique du système des baux était de nature à aider aux capitalistes aux dépens du colon, et on établit des comparaisons entre la politique du gouvernement canadien et celle de nos voisins situés au sud de la frontière, cette comparaison ne nous étant pas du tout favorable. Ceux qui font honnêtement ces comparaisons font preuve d'une très grande ignorance du sujet, ainsi que le démontrent les citations en question. On pourrait les multiplier indéfiniment; elles font voir l'absurdité qu'il y a d'appliquer une loi relative aux *homesteads*, convenant à un pays dans lequel presque chaque quart de section fera vivre un colon, à un district qui ne convient qu'à l'élevage des animaux. Les personnes qui ont sérieusement étudié le sujet ont recommandé les dispositions relatives aux hameaux de *homestead*; les hameaux seraient placés à un endroit central où la culture (habituellement au moyen de l'irrigation) pourrait se faire jusqu'à un certain point.

#### *Irrigation.*

Il est malheureux pour ce district qu'il ne se soit pas trouvé, avant cette année, de colons qui aient eu quelque expérience en matière d'irrigation. Les Mormons qui se sont établis cette année au sud de Macleod, ont acquis cette expérience, et si le domaine sur lequel ils sont, se trouvait à avoir besoin d'irrigation, l'exemple qu'ils donneront de ce qui peut être fait sous ce rapport sera incalculable. Les personnes qui n'ont jamais fait l'essai de l'irrigation, s'imaginent toujours que la quantité de l'eau requise et sa distribution sur la terre sont beaucoup plus considérables qu'elles ne le sont en réalité. On espérait que des sondages faits au moyen d'un foret à pointe diamantée, que la *North-West Coal and Navigation Company* se proposait de pratiquer,

à la recherche de la houille et de l'eau, dans les alentours de Lethbridge, pourraient démontrer qu'il serait possible d'obtenir des puits artésiens qui serviraient à des fins d'irrigation. Cette compagnie n'a pas encore fait les sondages en question, mais elle le fera le printemps prochain, et, s'il se trouvait qu'on puisse arroser cette région au moyen de puits artésiens, une très grande étendue de territoire sera ouverte à la colonisation, dans lequel se trouve tout ce qu'on peut désirer pour ce qui est du sol et du climat, les pluies variant considérablement et étant souvent trop peu abondantes; mais, outre cela, il y a nombre de districts où l'on pourrait obtenir des terres à foin, à bon marché, au moyen d'irrigation, et il faut espérer que ce système sera mis quelque peu à l'essai. Plus on aura de foin plus le pays pourra nourrir d'animaux. Les meilleurs districts à pâturages ne peuvent pas en hiver contenir 25 pour 100 de ce qu'ils peuvent contenir en été.

#### *Incendies des prairies.*

La plus grande source de danger auquel l'élevage d'animaux ainsi que les colons les plus humbles sont exposés dans ce pays, sont les incendies des prairies.

J'ai parlé au long de cette question dans mon rapport de l'année dernière. Après lui avoir consacré beaucoup d'attention depuis lors, je suis d'avis qu'on ne peut pas découvrir l'origine de plus de 5 pour 100 des incendies. Il n'y a pas de doute que le plus souvent ils sont dus à des accidents; mais si la vérité était connue, on verrait que les incendies sont allumés par des "voyageurs," c'est-à-dire ceux qui ne sont dans le pays que depuis quelque temps. Plusieurs sont aussi causés en essayant d'établir des "coupe-feu" autour des bâtiments, des meulons, etc. Très souvent, on croit sans doute que le feu est éteint complètement, et les personnes s'en vont. Cependant le feu couve dans un petit morceau de fumier sec, de roche, ou dans une fourmillière, et des heures après un grand vent s'élève, emporte des étincelles de la matière enflammée du côté de l'herbe du voisinage, et il en résulte la destruction de propriété pour une valeur de plusieurs mille piastres. Il y a assez de propriété détruite, chaque année, dans ce pays, par les incendies de prairie, dans les districts colonisés, pour établir un coupe-feu de trente pieds de largeur autour de chaque section. Si ces lisières étaient labourées à l'époque où le gazon pourrit complètement, elles pourraient être maintenues à bon marché en y passant un "cultivateur" de temps à autre.

Ne serait-il pas bon de décréter que nul coupe-feu ne soit fait autrement que par un labour; et que, de plus, même lorsque le feu est éteint ceci n'aura lieu que sous la surveillance de quelque fonctionnaire de chaque district ayant l'autorité requise, et seulement lorsqu'on aura fourni l'aide qu'il désire avoir. Infliger des punitions sévères pour tous les incendies qui ont pris naissance par accident ou autrement. La question est du ressort du conseil du Nord-Ouest.

#### *Les Loups.*

J'ai aussi parlé de cette question dans mon rapport de l'année dernière. Un certain nombre d'éleveurs ont importé d'énormes chiens à loups, vigoureux et d'apparence féroce.

#### *Association d'élevage.*

Il y a deux associations de ce genre, une pour la partie nord et l'autre pour la partie sud d'Aberta. Chacune a ses succursales qui surveillent les intérêts de leurs voisinages respectifs. Pour qu'une association d'élevage puisse répondre à toute son utilité, il est nécessaire que la direction soit vigoureuse et que ses pouvoirs soient amples. Je ne sais jusqu'à quel point les associations des territoires du Nord-Ouest possèdent ces qualités, mais maintenant qu'elles sont organisées on a lieu d'espérer que, si elles ne les ont pas déjà elles les acquierront bientôt; les intérêts qu'elles sont appelées à protéger suffisent pour autoriser qu'on leur porte beaucoup d'attention.

#### *Exploitations des mines houillères.*

A part les exploitations que font individuellement les colons pour leurs besoins personnels, ou pour les besoins du voisinage immédiat, l'exploitation de mines houillères, dans le Nord-Ouest, a été restreinte aux endroits suivants, savoir: Lethbridge, Medecine-Hat, aux mines de la rivière de l'Arc et à Anthracite.

*Lethbridge.*

L'exploitation de mines houillères à cet endroit se fait par la Compagnie houillère et de navigation du Nord-Ouest, sur une assez grande échelle. A mesure que les travaux s'éloignent de la surface la qualité du produit s'améliore beaucoup, ce qui, joint à l'introduction de machines à casser la houille, il y a environ douze mois, a eu pour résultat de produire un charbon bitumeux de la meilleure qualité, pour les machines à vapeur et pour les besoins domestiques, qu'on puisse désirer.

*Medicine-Hat.*

Le rendement de cette mine, située près de la station de Stair, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, a été considérable pendant un certain temps. Ouverte la première dans l'automne de 1883, cette mine a été quelque peu accidentée à cause surtout du manque de capitaux de la part de ceux qui étaient à la tête de l'entreprise; et après de nombreux embarras financiers et de litiges, elle a cessé d'être exploitée depuis quelques mois. Une nouvelle compagnie a été constituée pour développer le dépôt de houille situé sur la rive opposée de la rivière et qu'on dit être d'une qualité supérieure. Ceci va nécessiter la construction d'un embranchement de chemin de fer à partir de Medicine-Hat, et les promoteurs, qui sont munis de l'autorité parlementaire nécessaire, déclarent qu'ils ont obtenu une bonne ligne jusqu'à leur propriété, et ils ont l'intention de se mettre sous peu à l'exploitation de la mine.

*Mines de la Rivière de l'Arc.*

Ces mines sont situées dans le voisinage immédiat du chemin de fer Canadien du Pacifique, à environ vingt-sept milles de Calgary. La veine n'a été exploitée que quelque peu depuis les deux dernières années; elle se trouve dans un lit de grès; elle a une inclinaison d'environ 33° et une épaisseur d'environ quatre pieds; son produit est de la première qualité pour des objets de cuisine, contenant une quantité très considérable de matière résineuse; de sorte qu'une chaleur intense peut être obtenue rapidement; c'est aussi une houille favorite auprès des ingénieurs-mécaniciens de chemin de fer. Jusqu'ici cette veine a été mal exploitée à cause du manque de capitaux. On s'est plus occupé à obtenir un profit du charbon extrait de la mine qu'à l'ouvrir, en ayant égard à un système quelconque, et le résultat est qu'une grande partie des travaux qui ont été exécutés doit être abandonnée, si la mine doit être exploitée comme elle devrait l'être. On dit que de nouveaux capitaux ont été placés dans l'affaire, et les travaux qui se font maintenant tiennent plutôt à la nature d'une exploration. Là où la mine a été ouverte semble être un endroit où de grands bouleversements géologiques ont eu lieu, et lorsque les travaux d'exploitation seront rendus à une certaine profondeur, ils deviendront probablement plus faciles et le dépôt plus compact de sa nature. Une nouvelle veine a été récemment ouverte à environ un mille au nord du champ des anciens travaux. Elle n'a pas été suffisamment exploitée, toutefois, pour permettre d'en apprécier la valeur probable. Il peut se faire que ce soit la même veine que celle qui a déjà été exploitée. Le produit est, tout de même, d'une excellente qualité.

*Anthracite.*

D'après de récentes explorations, il semblerait qu'à partir du Gap à la station d'Anthracite se trouve un immense dépôt de charbon anthracite. Un grand nombre de veines existent, variant en épaisseur de 40 pieds à venir jusqu'à quelques pouces. Toutes les veines, ou presque toutes, se trouvent dans un lit de grès, ayant une inclinaison au sud-ouest variant de 35 à 45°. Il y a un grand nombre de qualités diverses dans les différentes veines, ainsi que dans la même veine, mais elles ont été suffisamment exploitées pour qu'on puisse dire qu'il existe dans cette localité une quantité presque inépuisable d'anthracite de première qualité. L'exploitation de la mine que possède la *Canadian Anthracite Coal Company* a été, dans le cours de l'année dernière, poussée avec vigueur, et les résultats semblent autoriser l'emploi de capitaux supplémentaires. On a tenté l'expérience d'envoyer cette houille sur le marché de San-Francisco et d'autres localités sur la côte du Pacifique, et si les résultats sont ce qu'on



espère, il s'établira d'ici à quelques années un commerce qui semble être pour la plupart incroyable. Il en résultera des bénéfices incalculables, et le trafic qui s'en suivra sur la partie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui se trouve dans la Colombie-Britannique, sera tel que nulle autre partie de cette ligne ne rapportera de plus grands avantages au Canada. Il est probable que dans le développement des ressources minières des monts Selkirk et des montagnes Rocheuses seuls, les profits seront suffisants pour rembourser entièrement la compagnie et le pays.

*Emploi d'un foret à pointe diamantée par une compagnie.*

Dans l'exploitation et l'exploration des mines de houille, il n'y a pas de doute que l'emploi d'un foret à pointe diamantée aurait déjà dans nombre de cas, dans notre territoire, gagné plusieurs fois le prix qu'il aurait coûté, et il semble incroyable que cette machine n'ait pas déjà été mise en usage. Les premiers frais sont considérables; les machines nécessaires pour une compagnie bien montée coûteraient probablement de \$12,000 à \$15,000, mais il n'y pas de doute que ce serait dans la suite une entreprise rémunératrice.

*Gaz naturel.*

L'existence de deux puits de gaz naturel à des stations du chemin de fer Canadien du Pacifique indique que, probablement, une grande quantité de ce produit doit exister ailleurs, si des sondages convenables étaient faits et si on mettait en usage les moyens de l'utiliser une fois qu'on les aurait trouvés. Si, par exemple, on découvrait du gaz naturel à Calgary, une usine serait immédiatement établie. Le commerce houiller n'a pas besoin de s'alarmer, vu que la statistique fournie par les Etats au sujet du gaz naturel, indique que la quantité de la houille augmente et que la demande de terrains houillers s'est améliorée.

A ce sujet les extraits suivants du rapport de l'inspecteur des mines pour l'Etat d'Ohio, peuvent se lire avec intérêt :

“ Dans le cours de l'année dernière il s'est placé plus de capitaux sur des terrains houillers, dans tout le pays, qu'on ne l'a remarqué, pour la même période de temps, depuis plusieurs années. Ces placements sont sous forme d'achat de grandes étendues de terrains houillers et à minéraux, par des compagnies qui ont un surcroît considérable de capitaux avec lesquels elles comptent ouvrir et exploiter les mines. Elles ne semblent pas s'astreindre à une localité ou à un Etat particulier. Des corporations possédant d'immenses capitaux ont acheté des milliers d'acres de terre houillère dans l'Alabama, le Tennessee, la Virginie, l'Illinois et l'Ohio, et une compagnie canadienne a aussi été organisée pour exploiter des dépôts d'antracite qu'on dit exister dans les montagnes Rocheuses. La fabrication du “ coke ” reçoit plus d'attention, et dans certains cas mentionnés plus haut, l'achat des terres a été fait dans le but de se lancer dans cette industrie comme affaire principale.”

*“ Le gaz naturel et le commerce de houille.”*

“ (Dans l'étude de ce sujet mention spéciale est faite du commerce de houille de l'Ohio, et, en tant que cet Etat est relativement affecté, de la Pensylvanie occidentale, comme comprenant surtout le territoire où le gaz naturel est venu en concurrence avec la houille.) On dit que du gaz naturel a été découvert en quantités rémunératrices dans dix-neuf Etats et territoires. Il n'est pas tenu de registre du rendement du gaz naturel en pieds cubes, mais le chef du bureau de la statistique minéralogique prétend que le montant de houille remplacé par le gaz en 1885 a été de 3,160,600 tonneaux, évalués à \$4,854,200. En 1884, la houille dont le gaz avait pris la place, était évaluée à \$1,460,000. Le rendement a décuplé depuis 1883. Dans la Pensylvanie occidentale seule, soixante-six compagnies de gaz naturel ont été organisées et près de \$21,000,000 ont été placés dans cette industrie. On dit qu'il y a 461 milles de conduits à gaz qui entrent dans Pittsburgh, et on prétend que deux millions et demi de tonneaux de houille ont été remplacés par le gaz l'année dernière. Les compagnies de gaz et l'augmentation des travaux dans les usines de fer, ont cependant donné de l'emploi à plus 3,500 hommes qu'on suppose s'être trouvés sans ouvrage dans les industries minières et autres par l'introduction du gaz naturel.”

“ Les revenus provenant de la fourniture du gaz dans Pittsburg s'élèvent à plus de \$2,000,000 par année. Un état des recettes d'une des grandes compagnies de gaz naturel de cet endroit, pendant une période de huit mois, indique que les recettes brutes ont été de \$964,665, et les dépenses totales et les intérêts de \$242,884, laissant un reliquat de recettes de \$721,781. La compagnie a partagé \$400,000 en huit mois, soit un pour cent par mois, et elle avait un reliquat en caisse de \$321,871.”

Ce qui suit, extrait du bulletin de l'*American Iron and Steel Association*, donnera une idée des proportions qu'a prise l'introduction du gaz naturel dans les grands centres métallurgiques de la Pensylvanie occidentale :

“ Il y a deux ans pas plus de six laminoirs et usines aux Etats-Unis, se servaient du gaz naturel comme de combustible; nous avons aujourd'hui soixante-huit laminoirs et usines qui emploient le nouveau combustible, et seize qui se préparent à l'employer. Tous les laminoirs et toutes les usines du comté d'Alleghany, Pensylvanie, au nombre de 55 en tout, se servent du gaz naturel. Dans la Pensylvanie occidentale, en dehors du comté d'Alleghany, on l'emploie dans douze laminoirs et usines, et sept autres, y compris le laminoir et les départements Gautier des usines Cambria, à 79 milles à l'est de Pittsburg, se préparent à l'employer. Un laminoir de l'Ohio s'en sert maintenant, et huit laminoirs se préparent à l'employer.

“ A Wheeling, Virginie occidentale, on est à faire des arrangements pour l'introduire. Dans presque tous les laminoirs et usines en question, le gaz naturel est employé comme combustible exclusivement.

“ Depuis que le présent article a été écrit tous les laminoirs situés sur les deux rives de la rivière Ohio, à Wheeling et près de cette ville, ont commencé à faire usage du nouveau combustible, ce qui augmentera considérablement la liste des laminoirs énumérés plus haut, et qui retirent tous leur approvisionnement de gaz du même district. Les laminoirs de Youngstown, ainsi qu'on le dit plus loin, sont sur le point de se joindre aux autres pour ce qui est de l'emploi du gaz.”

“ Quant à la permanence de l'alimentation, les opinions diffèrent. Le professeur Lesley, de la commission géologique de la Pensylvanie, dans un document lu devant l'Institut des ingénieurs des mines, dit: ‘ Je profite de cette occasion pour exprimer mon opinion en termes les plus énergiques, que la présence étonnante de l'huile et du gaz, qui a caractérisé les vingt dernières années, et qui caractérisera les dix ou vingt prochaines années, n'est, néanmoins, non seulement au point de vue géologique, mais aussi historique, qu'un phénomène temporaire et qui disparaîtra, et dont les jeunes gens verront la fin. Et je ne base pas cette opinion sur des motifs vagues et déraisonnables; c'est le résultat d'une étude approfondie et incessante du sujet. \* \* \* Car je ne suis pas un géologue s'il est vrai que la fabrication de l'huile dans le laboratoire de la nature se poursuit pour la centième ou la millième partie en proportion de son épuisement. \* \* \* Je maintiens la même opinion au sujet du gaz, et pour les mêmes raisons, avec cette différence que la fin arrivera assurément plus tôt, et sera encore plus précipitée par la multiplication des puits à gaz et des foyers et des fourneaux auxquels il en conduit, etc.’

“ L'expérience a établi que la pression des puits augmente et diminue, parfois, mais la tendance générale est de diminuer graduellement. Un puits, situé dans le terrain Cannonsburg, en Pensylvanie, fonctionne depuis un an, et accuse à la suite d'un mesurage, une diminution dans cet espace de temps de 35 livres de pression au pouce carré. Le district à gaz de Homewood, à Pittsburgh, ouvert en 1834, est maintenant en réalité épuisé. Il n'y a pas de doute que dans nombre de cas où le gaz renfermé dans les tuyaux a manqué au lieu de la consommation, on peut faire remonter la cause aux systèmes des tuyaux et de la distribution plutôt qu'à une décroissance dans l'alimentation. Néanmoins, ceux qui s'occupent de cette industrie sont généralement venus à la conclusion que la durée d'un puits est une simple question de temps, et que la compagnie de gaz qui a la plus grande étendue de territoire d'où elle puisse tirer du gaz, peut être considérée celle qui durera le plus longtemps.”

“ Comme le gaz naturel n'a pas encore été utilisé avec succès dans les hauts fourneaux, une expérience de ce genre a été faite par les hauts fourneaux, dits “Isabella,” près de Pittsburgh. Il en est résulté une réduction de dix pour 100 dans l'alimen-

tation du coke causée par le fait que le fourneau a donné des signes de refroidissement, et le gérant dut revenir à l'ancienne quantité de coke pour éviter des difficultés dans le fonctionnement du fourneau. Sans faire subir un changement radical au présent système de fourneau, il semblerait impossible de substituer le gaz à la houille ou au coke pour la fonte du fer. Un combustible solide est nécessaire pour supporter le fardeau, et le combustible devrait être mêlé à toute la masse et la pénétrer. Jusqu'à ce qu'on ait surmonté cette difficulté, il n'est pas probable que le gaz prenne entièrement la place des autres combustibles dans les hauts fourneaux. A Findlay et à Bowling Green, où la chaux est faite au moyen du gaz naturel, on se trouve en présence de la même difficulté. La pierre qui est le plus près du gaz est trop brûlée, tandis que la plus éloignée reçoit trop peu de chaleur. Si tel est le cas pour de petits fours à chaux, combien il serait plus difficile d'introduire un combustible semblable dans nos grands fourneaux, dans des conditions, sous ce rapport, relativement analogues."

### *Pétrole.*

Les découvertes de pétrole qu'on prétend avoir faites au lac Dauphin n'ont pas été suffisamment mises à l'épreuve pour permettre de déclarer si ce produit existe en quantités suffisantes pour constituer une valeur économique quelque peu considérable. Les frais occasionnés par la pose des machines nécessaires à cet endroit ont été en grande partie la cause du retard ; toutefois, une compagnie a fait un effort raisonnable, mais si on avait pu obtenir les services d'un foret à pointe diamantée, on aurait pu obtenir beaucoup plus d'informations qu'on en n'a eu jusqu'ici. Il y a danger que, si la présente compagnie ne réussit pas là où elle est à faire des sondages en ce moment, l'idée d'obtenir du pétrole dans cette région ne soit pour le moment abandonnée, quoiqu'il n'y ait pas de raison pour qu'il en soit ainsi, vu que les meilleurs centres à pétrole ont plus de puits stériles que de puits qui produisent l'huile.

Il est presque certain, si non absolument certain, qu'il y a d'immenses bassins de pétrole sur la rivière Athabaska, et d'après les échantillons de roches, il est probable que les bassins s'étendent jusqu'aux environs d'Edmonton et peut-être même plus au sud. Dans cette région, avec la perspective de communications par chemin de fer dans un avenir prochain, il devrait y avoir des développements. La découverte de ce produit plus que toute autre chose hâterait la construction de ces chemins de fer. La position des gisements est admirable ; les ports du Pacifique, dit-on, prennent la plus grande partie de l'huile que produit maintenant la Pensylvanie, et l'épuisement probable des bassins de cet Etat dans un avenir prochain augmente considérablement la valeur anticipée de ceux de notre Nord-Ouest. De très riches veines de minéraux ont été ouvertes dans les monts Selkirk, près de la station d'Illecillewaet, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, mais elles sont situées à une si grande hauteur dans la montagne, que sans la construction de moyens de communications, tels que des câbles suspendus, il coûte trop cher d'amener le minerai aux endroits d'où il peut être expédié, et la courte saison pendant laquelle il peut être mis en baril, en rend l'exportation très difficile. Toutefois il a été suffisamment démontré de ces filons pour permettre de croire qu'il surgira bientôt à cet endroit un grand centre minier. L'attention des capitalistes s'est dirigée sur plusieurs autres points du pays dans le cours de la saison dernière, et si une fois des fondeurs de la bonne catégorie s'établissent, il y aura dans l'exploitation des mines un réveil que bien peu présagent maintenant.

### *Fonte et réduction du minerai.*

Dans le cours des derniers trois mois, il y a eu beaucoup de discussion sur l'érection d'usines de ce genre à différents endroits. Jusqu'ici il n'y en a pas une seule en Canada, et le minerai qui requiert de passer par d'autres procédés que ceux que donne le moulin à pilon ordinaire, doit être expédié soit aux Etats-Unis, ou en Angleterre ou en Allemagne. Que les usines nécessaires s'établissent une fois à un endroit quelconque sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, entre, par exemple,

Calgary et Vancouver, et dans bien peu de temps il y aura un tel élan donné à l'exploitation minière qu'on établira dans cinq ou six localités autant d'appareils à réduction de la meilleure catégorie, avec, dans un camp minier, un ou plusieurs appareils dont on se sert pour la fonte préliminaire. La nature a fourni tout ce qui est nécessaire, de la houille de première qualité, du minerai de fer et de cuivre, de la chaux et du bois, pour la fabrication du charbon de bois.

*Le commerce de bois de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la Colombie-Britannique.*

Dans le cours des derniers douze mois, il a été expédié une très grande quantité de bois de la Colombie-Britannique vers l'est; une partie est allée jusqu'à Montréal. Du bois scié mesurant plus de 90 pieds de longueur a été transporté à cet endroit. Il y a une grande richesse de bois dans la zone du chemin de fer, si la forêt n'était pas détruite par les incendies qui, là comme dans bon nombre d'autres endroits sur le continent, ont été plus désastreux que d'habitude l'été dernier. Ce n'est qu'avec la plus grande vigilance que nos précieuses forêts de cette région peuvent être conservées, et il est à désirer que toutes les mesures possibles soient prises pour en empêcher la destruction. Plusieurs s'imaginent qu'on ne peut lutter avec succès contre les incendies de forêts, mais l'expérience acquise dans les régions forestières de l'est fait voir qu'on peut y arriver jusqu'à un certain point. La nature résineuse d'une proportion considérable du bois de la Colombie-Britannique rendra cette opération difficile, mais de l'organisation aurait sans doute l'effet d'amoindrir la destruction.

*Etablissement Mormon.*

Sur le creek de Lee, au sud de la rivière des Gens-du-Sang, au mois de juin dernier, plusieurs familles de mormons sont venus fonder une colonie. Des articles ont été publiés dans la presse à leur sujet, et dans certains cas, on a parlé au long de l'effet pernicieux qu'aurait probablement leur croyance religieuse, et ce de manière à empêcher que ces colons ne viennent s'établir ici.

Aucune plainte n'a été formulée contre cette secte, ainsi que le prouvent ses nombreuses et florissantes colonies établies dans le Montana, l'Idaho, le territoire de Washington, l'Orégon et ailleurs. Elle a au contraire été très encouragée, de sorte que le Canada n'a pas besoin de craindre sur ce point, particulièrement si on les oblige de se conformer aux lois dès le début. Il n'est peut-être pas beaucoup connu qu'il existait il y a quelques années, et elle existe peut-être encore, une colonie de mormons dans le Manitoba. Elle fut commencée en 1875 et 1876, mais en 1878 elle n'était pas du tout dans un état florissant, ayant été malheureuse dans le choix des terres. Les chefs de cette colonie n'étaient pas comme les chefs de celle établie au sud de MacLeod, c'est-à-dire ayant toutes les qualités requises pour diriger leur entreprise et la mener à bonne fin.

Je n'ai pas visité personnellement cette colonie, mais j'espère le faire bientôt. Dans une autre partie de ce rapport il est fait allusion à l'exemple qu'elle donnera probablement en matière d'irrigation.

*Fermes expérimentales du chemin de fer Canadien du Pacifique.*

Les résultats produits par l'établissement de ces fermes ont été, en somme très satisfaisants, et on dit que, l'année prochaine, cette corporation a l'intention d'inaugurer à chaque partie de section, entre la Mâchoire-d'Orignal et Calgary, ce qu'on pourrait appeler un grand jardin, consacré, en grande partie, à la culture expérimentale des légumes, des arbustes, des arbres, des plantes, etc., soumises à une direction intelligente. Si ce projet est exécuté d'une manière parfaite et intelligente, quoi qu'on doive s'attendre à bon nombre d'insuccès, les informations qu'on en retirera seront d'un avantage incalculable pour le pays. Chacun de ces jardins servira de modèle aux différentes localités, et le colon nouvellement arrivé apprendra quels sont les légumes, les grains, les plantes, etc., qui conviennent à sa terre et qui peuvent y être cultivés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. PEARCE,

*Surintendant des mines.*

## No 3.

BUREAU DE LA COMMISSION DES TERRES FÉDÉRALES,  
WINNIPEG, 31 octobre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les opérations de mon bureau, lequel rapport doit accompagner le vôtre pour l'exercice expiré aujourd'hui.

Au mois de novembre 1886, j'ai inspecté les bureaux des terres, de Deloraine, de Brandon et de Régina, et les bureaux des terres et des bois, de Calgary.

Dans le cours du mois de décembre j'ai été occupé à Ottawa, à des travaux se rapportant aux agences.

Au commencement de janvier 1887, je revins à Winnipeg et je pris soin de votre bureau pendant que vous vous occupiez des affaires de la commission des terres.

En février je visitai le bureau de Brandon.

En avril je visitai les bureaux des terres et des bois, à Calgary, le parc des Montagnes Rocheuses à Banff, les bureaux de Régina et de Lethbridge.

Au mois de mai je visitai les bureaux des terres de Manitou, de Deloraine et de Carlyle, et le bureau de renseignements de Moosomin.

Au mois de juin j'allai à Prince-Albert et à Battleford, et j'inspectai les bureaux des terres et des bois de ces endroits.

Dans le cours des mois de juillet et d'août, je pris soin de votre bureau pendant le voyage que vous fîtes en compagnie du sous-ministre.

Au mois de septembre j'inspectai les bureaux des terres de Minnedosa, de Birtle, de Brandon, de Deloraine et de Manitou, et dans le cours du présent mois, j'ai visitai les bureaux des terres et des bois, de Calgary, d'Edmonton et de New-Westminster.

Les résultats de ces visites, qui ont fait de temps à autre le sujet de rapports pour l'information du ministre, ont été, en général satisfaisants.

Les opérations des agences sont dans un état satisfaisant, et j'ai constaté de la part des fonctionnaires un désir de remplir leurs devoirs fidèlement.

Je vous transmets sous ce pli un tableau indiquant les affaires transigées aux différentes agences dans le cours de l'année dernière. Ce tableau ne se rapporte qu'aux opérations des agences et il ne comprend pas conséquemment les inscriptions et les ventes des terres faites sur le territoire des compagnies de colonisation.

Un état indiquant les dépenses imprévues des différentes agences accompagne ce rapport.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. M. GORDON,

*Inspecteur des agences.*

A. M. H. H. SMITH,

Commissaire des terres fédérales, Winnipeg.

Etat indiquant les travaux accomplis aux différentes agences dans le cours de l'exercice terminé le 31 octobre 1887.

| No de l'agence.              | Lettres. |             |             |             | Circulaires. |             | Recommandations pour l'octroi de patentes. |           |        |  |        |          | Inscriptions radiées. |          |            |          | Lots à bois. |          |             |          |              |          |                             |          |            |          |         |          |       |       |       |       |
|------------------------------|----------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------|--|-----------|--------|--|--------|----------|-----------------------|----------|------------|----------|--------------|----------|-------------|----------|--------------|----------|-----------------------------|----------|------------|----------|---------|----------|-------|-------|-------|-------|
|                              | Reçues.  |             | Rex-pédées. |             | Reçues.      | Rex-pédées. | Homesteads gratuits.                       |           |        | Achetés après douze mois de résidence. |        |          | Refusées.             |          | Accordées. |          | Refusées.    |          | Homesteads. |          | Préemptions. |          | Permis pour couper le foin. |          | Inscrites. |          | Vendus. |          |       |       |       |       |
|                              | Reçues.  | Rex-pédées. | Reçues.     | Rex-pédées. | Reçues.      | Rex-pédées. | Nombre                                     | d'acres.  | Nombre | d'acres.                               | Nombre | d'acres. | Nombre                | d'acres. | Nombre     | d'acres. | Nombre       | d'acres. | Nombre      | d'acres. | Nombre       | d'acres. | Nombre                      | d'acres. | Nombre     | d'acres. | Nombre  | d'acres. |       |       |       |       |
| 1 Battleford.....            | 481      | 642         | 38          | .....       | 2            | 320         | .....                                      | .....     | .....  | .....                                  | .....  | .....    | .....                 | .....    | .....      | .....    | .....        | .....    | .....       | .....    | .....        | .....    | .....                       | .....    | .....      | .....    | .....   | .....    | ..... |       |       |       |
| 2 Birtle.....                | 2,418    | 2,777       | 41          | .....       | 156          | 24,980      | .....                                      | .....     | .....  | .....                                  | .....  | .....    | .....                 | .....    | .....      | .....    | .....        | .....    | .....       | .....    | .....        | .....    | .....                       | .....    | .....      | .....    | .....   | .....    | ..... |       |       |       |
| 3 Calgary.....               | 1,467    | 1,447       | 41          | 143         | 29           | 4,617.70    | .....                                      | .....     | .....  | .....                                  | .....  | .....    | .....                 | .....    | .....      | .....    | .....        | .....    | .....       | .....    | .....        | .....    | .....                       | .....    | .....      | .....    | .....   | .....    | ..... | ..... |       |       |
| 4 Cooran.....                | 590      | 1,010       | 51          | .....       | 26           | 4,160       | .....                                      | .....     | .....  | .....                                  | .....  | .....    | .....                 | .....    | .....      | .....    | .....        | .....    | .....       | .....    | .....        | .....    | .....                       | .....    | .....      | .....    | .....   | .....    | ..... | ..... |       |       |
| 5 Dufferin.....              | 2,031    | 2,838       | 47          | .....       | 77           | 12,320      | .....                                      | .....     | .....  | .....                                  | .....  | .....    | .....                 | .....    | .....      | .....    | .....        | .....    | .....       | .....    | .....        | .....    | .....                       | .....    | .....      | .....    | .....   | .....    | ..... | ..... |       |       |
| 6 Edmonton.....              | 631      | 838         | 43          | .....       | 21           | 2,393       | .....                                      | .....     | .....  | .....                                  | .....  | .....    | .....                 | .....    | .....      | .....    | .....        | .....    | .....       | .....    | .....        | .....    | .....                       | .....    | .....      | .....    | .....   | .....    | ..... | ..... |       |       |
| 7 Petite-Saskatchewan        | 1,944    | 2,445       | 38          | .....       | 70           | 11,200      | .....                                      | .....     | .....  | .....                                  | .....  | .....    | .....                 | .....    | .....      | .....    | .....        | .....    | .....       | .....    | .....        | .....    | .....                       | .....    | .....      | .....    | .....   | .....    | ..... | ..... |       |       |
| 8 Lethbridge.....            | 606      | 788         | 40          | .....       | 2            | 326         | .....                                      | .....     | .....  | .....                                  | .....  | .....    | .....                 | .....    | .....      | .....    | .....        | .....    | .....       | .....    | .....        | .....    | .....                       | .....    | .....      | .....    | .....   | .....    | ..... | ..... |       |       |
| 9 New-Westminster.....       | 1,231    | 990         | 23          | .....       | 2            | 2,916       | .....                                      | .....     | .....  | .....                                  | .....  | .....    | .....                 | .....    | .....      | .....    | .....        | .....    | .....       | .....    | .....        | .....    | .....                       | .....    | .....      | .....    | .....   | .....    | ..... | ..... | ..... |       |
| 10 Prince-Albert.....        | 99       | 1,357       | 38          | .....       | 2            | 1,440       | .....                                      | .....     | .....  | .....                                  | .....  | .....    | .....                 | .....    | .....      | .....    | .....        | .....    | .....       | .....    | .....        | .....    | .....                       | .....    | .....      | .....    | .....   | .....    | ..... | ..... | ..... |       |
| 11 Qu'Appelle.....           | 6,552    | 7,575       | 56          | .....       | 383          | 61,280      | .....                                      | .....     | .....  | .....                                  | .....  | .....    | .....                 | .....    | .....      | .....    | .....        | .....    | .....       | .....    | .....        | .....    | .....                       | .....    | .....      | .....    | .....   | .....    | ..... | ..... | ..... |       |
| 12 Souris.....               | 3,590    | 3,643       | 34          | .....       | 389          | 62,240      | .....                                      | .....     | .....  | .....                                  | .....  | .....    | .....                 | .....    | .....      | .....    | .....        | .....    | .....       | .....    | .....        | .....    | .....                       | .....    | .....      | .....    | .....   | .....    | ..... | ..... | ..... |       |
| 13 Swift-Current.....        | 198      | 180         | 7           | .....       | 9            | 1,440       | .....                                      | .....     | .....  | .....                                  | .....  | .....    | .....                 | .....    | .....      | .....    | .....        | .....    | .....       | .....    | .....        | .....    | .....                       | .....    | .....      | .....    | .....   | .....    | ..... | ..... | ..... |       |
| 14 Rattus-du-Tondre.....     | 574      | 597         | 38          | .....       | 33           | 5,233.28    | .....                                      | .....     | .....  | .....                                  | .....  | .....    | .....                 | .....    | .....      | .....    | .....        | .....    | .....       | .....    | .....        | .....    | .....                       | .....    | .....      | .....    | .....   | .....    | ..... | ..... | ..... |       |
| 15 Montag, de la Tortue..... | 2,388    | 2,740       | 37          | .....       | 187          | 29,200      | .....                                      | .....     | .....  | .....                                  | .....  | .....    | .....                 | .....    | .....      | .....    | .....        | .....    | .....       | .....    | .....        | .....    | .....                       | .....    | .....      | .....    | .....   | .....    | ..... | ..... | ..... |       |
| 16 Winnipeg.....             | 2,156    | 2,206       | 30          | 400         | 103          | 15,974      | .....                                      | .....     | .....  | .....                                  | .....  | .....    | .....                 | .....    | .....      | .....    | .....        | .....    | .....       | .....    | .....        | .....    | .....                       | .....    | .....      | .....    | .....   | .....    | ..... | ..... | ..... |       |
| Totaux.....                  | 27,353   | 31,767      | 604         | 581         | 1,522        | 240,813.98  | 318  | 50,744.24 | 10     | 2,720                                  | .....  | .....    | .....                 | .....    | .....      | .....    | .....        | .....    | .....       | .....    | .....        | .....    | .....                       | .....    | .....      | .....    | .....   | .....    | ..... | ..... | ..... | ..... |

a Homesteads recommandés au commissaire à \$1 de l'acre.

ÉTAT indiquant les travaux accomplis aux différentes agences dans le cours de l'exercice terminé le 31 octobre 1887.— Suite.

Inscriptions de *homesteads* et préemptions.

| No de l'Agence. | Terres non inscrites antérieurement. |            | Nouvelles inscriptions des terres annulées. |           |                               |        | Préemptions prises à titre de <i>homestead</i> , abandonnées. |           | Total de <i>homesteads</i> . |        | Total de préemptions. |                   |
|-----------------|--------------------------------------|------------|---|-----------|-------------------------------|--------|---|-----------|------------------------------|--------|-----------------------|-------------------|
|                 | Préemptions.                         |            | <i>Homesteads</i> , 160 acres.              |           | <i>Homesteads</i> , 80 acres. |        | Préemptions, 80 acres.  |           | Nombre.                      |        | Acres.                |                   |
|                 | Nomb.                                | Acres.     | Nomb.                                       | Acres.    | Nomb.                         | Acres. | Nomb.   | Acres.    | Nomb.                        | Acres. | Nomb.                 | Acres.            |
| 1               | { <sup>*5</sup><br>32}               | 6,387.66   | 18  | 2,836.06  | .....                         | .....  | .....   | .....     | .....                        | .....  | .....                 | .....             |
| 2               | 105                                  | 16,800     | 14  | 2,240     | 8 <sup>6</sup>                | 13,600 | .....   | .....     | .....                        | .....  | .....                 | .....             |
| 3               | 197                                  | 31,520     | 99  | 15,840    | 7                             | 2,700  | 8   | 640       | 16                           | 2,160  | 31,600                | 10,720            |
| 4               | { <sup>*5</sup><br>38}               | 6,839      | 18  | 2,880     | { <sup>*1</sup><br>10}        | 1,920  | .....   | .....     | .....                        | .....  | 34,240                | 17,280            |
| 5               | { <sup>*3</sup><br>33}               | 960        | 5   | 800       | 55                            | 8,800  | 12  | 1,920     | 4                            | 320    | 8,759                 | 4,940             |
| 6               | { <sup>*1</sup><br>37}               | 5,647.82   | 10  | 1,600     | 2                             | 320    | .....   | .....     | .....                        | .....  | 15,360                | 3,040             |
| 7               | 61                                   | 9,500      | 12  | 1,920     | 40                            | 6,400  | 2   | 160       | 21                           | 3,360  | 19,420                | 4,000             |
| 8               | { <sup>*1</sup><br>14}               | 2,385.30   | 6   | 831.62    | 2                             | 307.50 | .....   | .....     | .....                        | .....  | 5,127.82              | 1,829.68          |
| 9               | 355                                  | 53,774     | .....                                       | .....     | 1                             | 160    | .....   | .....     | .....                        | .....  | 2,692.80              | 6                 |
| 10              | 63                                   | 11,358     | 14  | 2,240     | 8                             | 1,280  | .....   | .....     | .....                        | .....  | 53,944                | .....             |
| 11              | { <sup>*5</sup><br>113}              | 18,867.47  | 28  | 4,480     | { <sup>*1</sup><br>55}        | 9,120  | 2   | 160       | .....                        | (2 0)  | 12,638                | 17                |
| 12              | { <sup>*3</sup><br>88}               | 14,880     | 26  | 4,160     | 120                           | 19,200 | 30  | 4,800     | 22                           | 1,680  | 28,147                | 73                |
| 13              | 7                                    | 1,120      | 2   | 320       | .....                         | .....  | .....   | .....     | .....                        | .....  | 39,360                | 77                |
| 14              | 15                                   | 2,470      | 8   | 1,199.68  | 1                             | 155.50 | .....   | .....     | .....                        | .....  | 1,120                 | 2                 |
| 15              | 39                                   | 6,240      | 15  | 2,400     | 103                           | 16,480 | 71  | 11,360    | 14                           | 1,120  | 2,625.60              | 9                 |
| 16              | 121                                  | 17,051     | 8   | 468       | 75                            | 11,748 | 4   | 640       | 5                            | 400    | 24,160                | {<br>Gr. 1<br>99} |
|                 | 1,326                                | 212,010.25 | 284   | 44,084.96 | 576                           | 92,211 | 245   | 39,102.99 | 57                           | 4,569  | 30,959                | 16                |
|                 |                                      |            |   |           |                               |        |   |           | 56                           | 4,400  | 319,600.78            | 585               |
|                 |                                      |            |   |           |                               |        |   |           | 67                           | 13,120 |                       | 87,747.95         |

\* Mandats pour récompenses militaires.

État indiquant les travaux accomplis aux différentes agences, dans le cours de l'exercice terminé le 31 octobre 1887.— Suite.

| No de l'agence | Inscriptions de <i>homesteads</i> et de préemptions. |           | Mines enregistrées. |           | Ventes.      |           |           |           | Rapports faits au bureau principal. |            | Dépenses. |               |                  | Recettes.              |                   |
|----------------|--|-----------|---------------------|-----------|--------------|-----------|-----------|-----------|-------------------------------------|------------|-----------|---------------|------------------|------------------------|-------------------|
|                | Nomb.  | Acres.    | No.                 | Acres.    | Préemptions. | No.       | Acres.    | No.       | Acres.                              | No.        | Montants. | Appointement. | Frais de voyage. | Dépenses de imprévues. | Dépenses totales. |
| 1              | 1  | 160       | 1                   | 160       | 5            | 414.66    | 1         | 414.66    | 68                                  | 2,504.77   | 1,200.00  | 282.02        | 1,482.02         | 330.00                 |                   |
| 2              | 23   | 3,680     | 4                   | 1,280     | 7            | 1,930.15  | 22        | 13,018.59 | 22                                  | 13,018.59  | 1,930.00  | 466.23        | 2,396.23         | 2,740.00               |                   |
| 3              | 1  | 160       | 10                  | 1,537.76  | 17           | 4,572.78  | 99        | 45,153.49 | 99                                  | 45,153.49  | 3,474.50  | 572.03        | 4,059.52         | 2,140.00               |                   |
| 4              | 11   | 1,719     | 12                  | 1,910     | 13           | 3,910     | 35        | 5,092.96  | 35                                  | 5,092.96   | 1,995.00  | 187.34        | 2,202.34         | 440.00                 |                   |
| 5              | 9  | 1,410     | 74                  | 11,747.22 | 25           | 1,692.76  | 51        | 33,008.47 | 51                                  | 33,008.47  | 2,937.62  | 9.95          | 2,431.14         | 920.00                 |                   |
| 6              | 8  | 1,757.88  | 14                  | 1,757.88  | 14           | 2,240     | 48        | 6,298.27  | 48                                  | 6,298.27   | 1,870.00  | 381.14        | 2,308.14         | 390.00                 |                   |
| 7              | 17   | 2,720     | 28                  | 4,480     | 14           | 2,240     | 4         | 8,719.04  | 4                                   | 8,719.04   | 1,990.75  | 189.41        | 2,190.16         | 1,230.00               |                   |
| 8              | 3  | .....     | 10                  | 2,042     | 22           | 21        | 10,036.65 | 21        | 10,036.65                           | 1,200.00   | 40.00     | 414.94        | 1,654.91         | 160.00                 |                   |
| 9              | 3  | .....     | 14                  | 1,475     | 14           | 1,475     | 59        | 8,250.68  | 59                                  | 8,250.68   | 5,688.00  | 668.39        | 6,346.39         | 3,650.00               |                   |
| 10             | 7  | 1,424     | 22                  | 3,327     | 23           | 4,031     | 41        | 7,089.25  | 41                                  | 7,089.25   | 2,236.00  | 244.61        | 2,480.62         | 6,000.00               |                   |
| 11             | 17   | 2,771.50  | 42                  | 4,000     | 20           | 3,636     | 47        | 17,434.11 | 47                                  | 17,434.11  | 4,031.85  | 691.41        | 4,723.26         | 1,710.00               |                   |
| 12             | 46   | 7,360     | 3                   | 480       | 161          | 25,128.94 | 41        | 5,891.47  | 53                                  | 5,943.22   | 5,147.08  | 608.10        | 5,755.18         | 2,620.00               |                   |
| 13             | 1  | 236       | 4                   | 609.52    | 1            | 320       | 12        | 1,037.40  | 6                                   | 105.00     | .....     | .....         | .....            | 70.00                  |                   |
| 14             | 1  | 236       | 3                   | 959.60    | 98           | 15,712.67 | 14        | 4,078.61  | 45                                  | 35,428.38  | 2,691.50  | 38.86         | 386.36           | 150.00                 |                   |
| 15             | 11   | 1,613     | 17                  | 2,528     | 33           | 3,341     | 48        | 19,654.87 | 48                                  | 19,654.87  | 4,440.50  | 292.22        | 2,983.72         | 1,460.00               |                   |
| 16             | 143  | 23,153.50 | 10                  | 2,719.60  | 503          | 76,103.99 | 224       | 35,715.26 | 894                                 | 264,003.79 | 40,408.80 | 191.45        | 46,071.62        | 19,800.00              |                   |

Un honoraire de \$20 a été exigé pour une inscription de *homestead*, B.P., lettre 72,726.



Etat indiquant les travaux accomplis aux différentes agences pour l'exercice terminé le 31 octobre 1887.—Fin.

| No de l'agence. | Recettes.  |   |   |                            |                                   |        |  |      |   |   |          |                    |                      |      |
|-----------------|--|---|---|----------------------------|-----------------------------------|--------|--|------|---|---|----------|--------------------|----------------------|------|
|                 | Hono-<br>raires d'inscrip-<br>tions de pré-<br>scriptions. | Hono-<br>raires exi-<br>gés pour le<br>d'annula-<br>tion. | Amé-<br>liorations<br>pour le<br>gouverne-<br>ment. | Autres sources.            | Ventes.                           |        | Permis<br>pour<br>faucher<br>le<br>foin. |      | Hono-<br>raires exigés pour<br>échange d'inscription. | Inscriptions pour<br>terres annulées.<br>Sommes<br>payées et payables<br>pour préemptions en aus<br>de \$2.50 l'acre. |          | Lois<br>à<br>bois. | Recettes<br>totales. |      |
|                 | \$   | cts.  | \$  | cts.                       | \$                                | cts.   | \$                                       | cts. | \$  | cts.  | \$       | cts.               | \$                   | cts. |
| 1               | 180 00   |   |   | 8 00                       | Lots vil. 1,573 25                | 499 90 | 20 00                                    |      |   |   |          |                    | 3,504 77             |      |
| 2               | 710 00   |   |   | 5,902 78                   | 742 82                            |        | 50 00                                    |      |   |   |          |                    | 13,018 29            |      |
| 3               | 1,080 00   | 1,340 00  | 405 00  | { Mines 80 00 }            | 2,560 51                          |        |  |      |   | 70 00   | (60 00)  |                    | 45,153 49            |      |
| 4               | 290 00   | 240 00  | 686 75  | { Mines 8 00 }             | Em. vil. 31,925 23                |        | 20 00                                    |      |   | 50 00   |          |                    | 5,092 96             |      |
| 5               | 210 00   | 200 00  | 143 50  |                            | 6,172 41                          |        | 10 00                                    |      |   |   |          | 19 56              | 33,008 47            |      |
| 6               | 110 00   | 585 00  | 100 50  | 23 35                      | 1,548 05                          |        | 50 00                                    |      |   |   |          |                    | 5,293 27             |      |
| 7               | 250 00   | 15 00   | 40 00   | 42 00                      | 23,434 61                         |        | 128 90                                   |      |   |   |          |                    | 8,719 01             |      |
| 8               | 60 00  | 575 00  | 115 00  | Mines 175 00 }<br>7 50 }   | 1,032 11                          |        | 23 10                                    |      |   |   |          |                    | 10,026 59            |      |
| 9               |  | 20 00   |   |                            | McLeod emplac.<br>de ville 750 00 |        | 25 50                                    |      |   |   |          |                    | 8,260 68             |      |
| 10              | 170 00   |   | 10 00   |                            | 9,011 09                          |        |  |      |   |   |          |                    | 7,089 25             |      |
| 11              | 730 00   | 130 00  | 31 00   | 54 90                      | vts d'Ho. 1,277 00                |        | 30 00                                    |      |   |   |          |                    | 17,434 11            |      |
| 12              | 770 00   | 830 00  | 75 00   | 6 60                       | 3,341 68                          |        | 30 00                                    |      |   | 111 80  | (80 00)  |                    | 51,192 22            |      |
| 13              | 20 00  | 1,560 00  | 540 10  |                            | 4,315 70                          |        | 50 00                                    |      |   | 262 40  | (100 00) |                    | 105 00               |      |
| 14              | 90 00  | 20 00   |   |                            | 6,431 08                          |        | 15 00                                    |      |   |   |          |                    | 1,027 40             |      |
| 15              | 990 00   | 1,565 00  | 391 81  | 20 00                      | 7,315 12                          |        | 9 00                                     |      |   |   |          |                    | 35,428 38            |      |
| 16              | 160 00   | 565 00  | 85 00   | Mines 257 50 }<br>409 73 } | 8,797 17                          |        | 20 00                                    |      |   | 162 35  | (164 92) | 113 00             | 19,654 87            |      |
|                 | 5,820 00   | 7,730 00  | 2,635 66  | 1,092 58                   | 13,434 98                         |        | 20 00                                    |      |   | 656 55  |          | 132 56             | 264,063 79           |      |
|                 |  |   |   | 98,131 75                  | 125,902 33                        |        | 1,789 35                                 |      |   |   |          |                    |                      |      |

État indiquant les dépenses imprévues des différentes agences pour l'exercice terminé le 31 octobre-1887.

| Agence.                                 | Combustible. | Eclairage. | Service du bureau. | Timbres-poste. | Télégramm's. | Ameublement de bureau. | Papeterie. | Frais d'inspection. | Divers. | Totaux.  |
|---|--------------|------------|--------------------|----------------|--------------|------------------------|------------|---------------------|---------|----------|
|   | \$ cts.      | \$ cts.    | \$ cts.            | \$ cts.        | \$ cts.      | \$ cts.                | \$ cts.    | \$ cts.             | \$ cts. | \$ cts.  |
| Winnipeg                                | 48 95        | 15 60      | 104 10             | 91 68          | 0 35         | 5 60                   | 29 39      | 29 39               | 231 00  |          |
| Dufferin                                | 75 00        | 8 50       | 14 00              | 89 90          | 0 50         | 3 72                   | 4 90       | 4 90                | 183 57  |          |
| Petite-Saskatchewan                     | *182 00      | 8 50       | 60 00              | 106 43         | 1 90         | 4 90                   | 18 20      | 18 20               | 199 41  |          |
| Birtle                                  | 113 45       | 8 95       | 86 00              | 263 03         | 6 02         | 76 50                  | 22 70      | 22 70               | 466 23  |          |
| Souris                                  | 70 75        | 9 43       | 12 30              | 152 25         | 1 25         | 23 60                  | 59 60      | 59 60               | 608 10  |          |
| Montagne-à-la-Tortue                    | 113 25       | 6 55       | 21 00              | 53 34          | 29 13        | 7 80                   | 26 75      | 26 75               | 293 23  |          |
| Coteau                                  | 85 26        | 1 00       | 102 00             | 351 08         | 29 13        | 8 80                   | 3 75       | 6 4                 | 207 34  |          |
| Qu'Appelle                              | 4 00         | 5 00       | 65 00              | 13 30          | 11 12        | 2 00                   | 2 00       | 12 91               | 691 41  |          |
| Batties-du-Tondre                       | 80 50        | 19 00      | 45 00              | 59 00          | 55 00        | 6 65                   | 6 65       | 38 19               | 38 86   |          |
| Prince-Albert                           | 126 75       | 8 00       | 60 00              | 69 89          | 30 87        | 21 75                  | 17 40      | 11 00               | 244 63  |          |
| Battleford                              | 95 75        | 25 85      | 94 00              | 133 80         | 25 31        | 8 50                   | 1 00       | 106 00              | 282 02  |          |
| Edmonton                                | 170 30       | 34 75      | 29 00              | 59 38          | 22 72        | 6 00                   | 37 74      | 443 88              | 381 14  |          |
| Calgary                                 | 1 200 71     | 107 85     | 695 40             | 1 648 97       | 137 37       | 214 45                 | 224 58     | 801 76              | 572 02  |          |
| Lethbridge                              |              |            |                    |                |              |                        |            |                     | 414 94  |          |
| New-Westminster                         |              |            |                    |                |              |                        |            |                     | 658 39  |          |
| <i>Agences des bois de la couronne.</i> |              |            |                    |                |              |                        |            |                     |         |          |
| Winnipeg                                | 66 25        | 2 70       | 5 50               | 177 38         | 24 34        | 9 70                   | 2 00       | 2 220 63            | 347 47  | 2 988 12 |
| Prince-Albert                           |              | 14 20      | 18 00              | 22 80          | 3 66         | 30 00                  | 2 60       | 345 00              | 98 40   | 507 85   |
| Edmonton                                |              |            | 32 50              | 12 00          | 0 70         |                        |            | 9 00                | 9 50    | 132 43   |
| Calgary                                 |              |            | 56 00              | 229 26         | 28 70        | 39 70                  | 4 60       | 2 694 55            | 9 00    | 90 93    |
|   |              |            |                    |                |              |                        |            |                     | 473 37  | 3 609 33 |

[PARTIE I.]

\*Approvisionnement de houille pour 2 ans.

## No 4.

NEW-WESTMINSTER, C.-B., 1er novembre 1887.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous faire rapport, par votre entremise et pour l'information du ministre, sur les affaires se rapportant aux terres de la couronne, dans la Colombie-Britannique, administrées par le gouvernement fédéral.

L'agence de New-Westminster n'ayant été ouverte que récemment lors de mon dernier rapport, j'ai pu dire peu de choses des progrès accomplis par la colonisation des terres situées dans la zone du chemin de fer. On peut dire maintenant que l'agence est bien établie et qu'elle est en état de bien fonctionner; toutefois ses objections, à raison du fait que le pays n'est qu'en partie arpenté, et vu l'immense étendue de territoire qui reste à arpenter, ont été restreintes particulièrement au district de New-Westminster, dans lequel 71,143 acres ont été inscrits en vertu des règlements de *homesteads* depuis que les terres ont été ouvertes aux inscriptions en août 1886, et une étendue de terres au moins égale est entre les mains de *squatters* établis sur des terres non arpentées, et dans des townships dont les arpentages attendent d'être approuvés. Dans la municipalité de Chilliwack, comprenant environ cinq townships, presque toutes les terres disponibles ont été prises par des *squatters*.

Cette municipalité est une des plus florissantes colonies de la province, produisant du foin, de l'avoine, de l'orge, des pois, des racines, du beurre, du fromage, et autres produits en grande quantité; mais jusqu'ici il n'a pas été pris de mesure pour s'enquérir des titres des colons et ouvrir les terres à l'inscription, et rien ne peut être fait dans ce but avant que le litige qui existe entre le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral, à l'égard du droit de propriété de ces terres, que réclame le gouvernement de la province en vertu de l'acte provincial connu sous le nom de *Sumass Dyking Act*, de 1878—n'ait été réglé ou qu'un décret de la cour d'échiquier du Canada n'y ait mis fin. Les colons de bonne foi établis sur ces terres désirent très vivement obtenir des titres, et préféreraient de beaucoup qu'elles fussent administrées sous l'empire des règlements fédéraux. Dans l'intérêt de tous, il est à espérer que la proposition que le ministre a fait au gouvernement provincial lors de votre visite à Victoria, l'été dernier, soit acceptée par les autorités provinciales.

Cette proposition était que les terres en question, en attendant une décision du tribunal, fussent administrées conformément aux règlements fédéraux, les lettres patentes devant être émises collectivement par les deux gouvernements, et le prix de vente de \$1.00 par acre fut mis au crédit du receveur général, devant suivre la décision définitive du tribunal. Un règlement conclu sur cette base serait un grand bienfait pour les colons, vu qu'il n'y aura plus de retard, et ils pourraient immédiatement obtenir leurs inscriptions, et bon nombre d'entre eux leurs patentes.

En dehors de la municipalité de Chilliwack, le malaise que subissaient depuis longtemps les colons du district de New-Westminster par suite du fait que les terres avaient été inévitablement tenues closes jusqu'en 1878, sous l'empire de la réserve du chemin de fer, a été entièrement dissipé par l'établissement de cette agence, et ils ont maintenant l'assurance qu'avec le gouvernement fédéral leurs droits seront respectés, et en tant que j'ai pu m'en rendre compte, ils sont parfaitement satisfaits de la présente administration des terres. L'opinion publique en général est que sous l'empire de nos règlements cette belle et fertile région, qui est restée si longtemps inculte et presque déserte, deviendra bientôt le centre de la population et de la richesse de la province, et il est bien compris que le but et l'intention du gouvernement fédéral sont que chaque quart de section disponible dans le district, soit occupé par un producteur et un consommateur.

Les colons qui ont obtenu leurs inscriptions, sont, règle générale, satisfaits de leurs terres, et le plus grand nombre remplissent vigoureusement les conditions d'établissement.

Le printemps humide et tardif, suivi d'un été extraordinairement sec, cette année, a eu un effet quelque peu décourageant, mais malgré ces contretemps la récolte du grain a été presque égale à celle des autres années, et la préparation du terrain pour les opérations de l'année prochaine s'est faite dans des conditions très favorables; la sécheresse a atteint les racines plus que toute autre chose, particulièrement sur les terres élevées. Sur les terres basses le rendement a été tout à fait égal aux autres années, et d'une qualité exceptionnellement bonne.

La récolte des fruits a été, en général, très satisfaisante, les pommes et les poires étant particulièrement belles, tant sous le rapport de la grosseur que sous le rapport de la qualité et de la quantité; l'approvisionnement des fruits venus dans le pays est, toutefois, loin de suffire à la demande du marché local, la masse des fruits consommés ici étant importée de l'Orégon et de la Californie. Les premiers colons de cette province ne semblent pas avoir parfaitement compris l'importance de cette industrie agréable et profitable, leurs vergers étant en général petits et mal tenus; de fait la culture des fruits n'a été tout simplement qu'une chose accessoire, juste assez pour faire subir une épreuve satisfaisante à la valeur du climat et à la richesse productive du sol, et pour démontrer la fertilité incalculable de la province comme région fruitière. Nos propriétaires de *homesteads* établis sur les terres du chemin de fer, particulièrement ceux venus des provinces de l'est, sont plus prévoyants, car bon nombre d'entre eux font des efforts énergiques pour planter tous les arbres qu'ils peuvent se procurer. L'adoption de certaines dispositions, préparées dans le but particulier d'encourager la culture des fruits, et qui ont été promulguées dans les règlements récemment modifiés, est un pas fait dans la bonne direction, et une mesure qui, une fois bien comprise, sera bien appréciée, surtout par les colons ayant peu de moyens; ces dispositions sont très libérales et permettent de prendre à titre de *homestead*, sans condition quant à la résidence, des subdivisions légales de différentes étendues, dont on peut obtenir le titre à la fin de cinq années, sur paiement de \$1 par acre pour la terre, et une preuve faite à votre satisfaction qu'une certaine partie du terrain inscrit a été annuellement, pendant les trois premières années, défrichée, clôturée et plantée d'arbres fruitiers, et aussi maintenue en bon état de culture jusqu'à l'expiration de la cinquième année à compter de l'inscription. Avec les offres engageantes que présentent ces dispositions libérales, et le concours de la fertilité productive du sol et des autres qualités que possède la province, il ne peut y avoir de doute que la culture des fruits est destinée à devenir, dans un avenir prochain, une de ses principales et des plus profitables industries. La demande croissante du Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, de fruits secs, mis en conserve, confits et verts, jointe aux moyens faciles de transport qu'offre le chemin de fer Canadien du Pacifique, devra dans le cours du temps créer et ouvrir un immense trafic de ces effets de commerce.

Les sources thermales, situées à l'extrémité sud du lac Harrison, et à cinq milles de la station d'Aggasiz, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, ont obtenu dans le cours de l'été dernier, comme lieu de santé et de plaisir, plus qu'une renommée locale.

De Yale, district de Kamloops, de nombreuses demandes irrégulières ont été, reçues de la part de *squatters*, à l'égard de terres situées dans les alentours de Secamsus, de Notch Hills, du lac Shuswap, de Grande-Prairie et d'autres localités, et une grande somme de travail occasionné par le règlement de ces réclamations viendra augmenter la besogne du bureau dès que les arpentages qui sont déjà faits seront approuvés et que les terres seront officiellement ouvertes au public.

Comme ce district est beaucoup plus un pays à pâturages qu'une région agricole, l'opinion générale parmi les anciens colons qui ont acquis des titres du gouvernement provincial à l'égard de la partie arable des terres qui fait face aux rivières, et qui se sont servi sans interruption du domaine public pour des objets de pâturage, sans payer de taxes ou aucun droit, est que comme ces terres sont maintenant entre les mains du gouvernement fédéral, leurs privilèges seront restreints considérablement par l'octroi de ces terres à des étrangers, en étendues suffisantes pour en faire des ranches; la vente de ces terres à pâturages serait très certainement une affaire grave au plus grand nombre, car ils devront avoir moins d'animaux et diriger leur attention

à d'autres opérations agricoles, ou, afin d'empêcher que ces terres ne tombent entre d'autres mains en acheter une étendue suffisante pour leur permettre de continuer l'élevage des animaux. En général les éleveurs de la Colombie Britannique ont eu peu de raison de se plaindre dans le cours de la saison dernière, vu que le bétail a passé l'hiver exceptionnellement rigoureux, en bon état, la moyenne des pertes n'a pas dépassé 20 pour 100, et qu'il y a eu un marché local, à de très bons prix, pour tout le bœuf qui pouvait être expédié à la côte.

Le long litige qui existe entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Colombie-Britannique au sujet du droit de propriété des ruisseaux qui se trouvent dans la zone du chemin de fer, a considérablement retardé les opérations minières dans le cours de la saison dernière. Les mines de galène argentifère d'Illicillewaet ont cependant attiré beaucoup d'attention, et environ une centaine de droits ont été enregistrés entre les mains du commissaire provincial.

Des essais du minerai provenant de ces mines ont, dit-on, rapporté \$70 à \$2,000 par tonneau de minerai, et on espère qu'à mesure que se fera l'exploitation le minerai augmentera en qualité et en richesse.

La *Selkirk Mining and Smelting Company*, sous la direction de M. G. B. Wright, a érigé un moulin qui a broyé, pendant le court espace de temps qu'il a été en opération, avant l'expiration de la saison minière, une quantité plus que suffisante de minerai pour charger dix wagons de chemin de fer, lequel minerai a été expédié pour être fondu à Omaha et à San Francisco, et les résultats ont, dit-on, été très satisfaisants pour les propriétaires. On dit avoir découvert récemment à Cayosh Creek et à d'autres endroits, en dehors de la zone du chemin de fer, un quartz portant de l'or d'une nature très riche, et les anciens filons d'argent de Yale et de Hope, ainsi que ceux d'Illicillewaet, attirent maintenant l'attention des capitalistes anglais. D'après les indices présents, il est très probable que la Colombie-Britannique verra bientôt se développer très rapidement ses ressources minières, comme elle ne l'a pas vu depuis la fièvre qui eut lieu à Caribou de 1861 à 1864.

Un emplacement de ville a été arpenté à Illicillewaet vers la fin de la saison, et une vente de lots a eu lieu le 5 octobre, au cours de laquelle quelques lots ont été vendus argent comptant à de très bons prix, et j'ai raison de croire que l'été prochain tous les lots disponibles seront vendus, et qu'il sera nécessaire de prolonger l'arpentage de l'autre côté de la rivière Illicillewaet, où il y a un magnifique plateau d'environ 200 acres, convenable en tout pour agrandir le présent emplacement.

L'arpentage de la zone a été poussé avec énergie.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. B. W. AIKMAN,

*Agent.*

M. H. H. SMITH,  
Commissaire des terres fédérales,  
Winnipeg, Manitoba.

## No 5.

EXTRAITS DE RAPPORTS DE L'INSPECTEUR DES COMPAGNIES  
DE COLONISATION.

## LA COLONIE DE LA RIVIÈRE-AUX-COQUILLES.

ASESSIPPI, MANITOBA, 1er décembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport pour l'information du ministre, que le 29 du mois dernier j'arrivai à la colonie de la Rivière-aux-Coquilles, et je me suis mis immédiatement en communication avec l'agent local, M. Henry Gill, et aussi avec M. James Richardson, actionnaire de la compagnie. Ces deux messieurs m'ont donné grand nombre d'informations et ont manifesté le désir sincère de me prêter toute l'aide possible pour me permettre d'accomplir mon devoir à l'égard de la Compagnie de colonisation de la Rivière-aux-Coquilles.

L'énumération des noms des colons de cet établissement est annexée au présent rapport.

Cette énumération n'accuse pas de différence notable avec celle annexée à mon rapport précédent. Le plus grand nombre des colons de cette colonie ayant fait leurs inscriptions en 1882, ont déjà reçu ou ont maintenant droit de recevoir leurs patentes, et, si on me le permettait je suggérerais qu'avis raisonnable soit donné qu'à une époque indiquée, un fonctionnaire compétent se rendra à Russell, Asissippi ou emboucheure de la rivière aux Coquilles, pour recevoir des demandes de patentes, ce qui serait très commode pour les colons de cette partie du pays, et leur épargnerait beaucoup de frais et de doutes, et, j'en ai la certitude serait très apprécié.

Le moulin à farine de l'Assissippi, pouvant moudre 50 barils par jour, marche jour et nuit autant que sa puissance lui permet de faire, et, en tant que je le sais, donne satisfaction à la clientèle.

Une nouvelle scierie, pouvant scier 10,000 pieds de bois par jour, est sur le point d'être terminée, et elle est munie de machines à latte, à bardeau, et de toutes les autres machines qu'on trouve dans un bon établissement, et qui sont néanmoins pour faire face aux besoins de la population de cette partie du pays; mais je suis informé qu'on aura peut-être des difficultés à se procurer des billots pour alimenter la scierie, à l'avenir, ce qui sera une grave affaire pour les colons qui demeurent dans une vaste étendue de territoire dont Assissippi est le centre reconnu. La scierie mesure 38 pieds sur 55; elle marche au moyen d'une turbine; sa scie mesure 52 pouces.

Environ 100,000 pieds d'excellent bois, propre aux besoins de la colonie, sont sortis de l'ancienne scierie jusqu'aujourd'hui. Le prix de la première qualité est de \$20 par M. pieds, et les qualités inférieures se vendent à bien meilleur marché. Le bardeau se vend à \$2.50 et \$3.00 le M.

Je suis conséquemment d'avis que ce serait un malheur pour cette partie du Manitoba si cette industrie locale, pour quelque raison que ce fût, était inutilement mise en butte à des obstacles. C'est sans aucun doute un important facteur aux progrès de ce district.

A la date de mon arrivée ici le moulin à farine avait moulu de 6,000 à 7,000 boisseaux de grain cette année.

On évalue à 12,000 boisseaux la quantité de grain de toute espèce, qui a été produite dans la colonie de la Rivière-aux-Coquilles en 1887. Environ la moitié se compose de blé de magnifique qualité, qui serait classé parmi le blé de premier ordre.

En consultant la liste annexée à ce rapport, on verra qu'un très grand nombre de colons de cette colonie, particulièrement dans les townships 23-29, sont devenus en réalité des "non-résidants." J'attribue cela aux privilèges accordés par la clause

relative aux "hameaux" de l'Acte des Terres fédérales. S'autorisant de cette clause, pour divers prétextes, nombre de propriétaires d'établissements ont négligé leurs *homesteads*, et leur position, au point de vue pécuniaire et de la propriété améliorée, n'est pas aussi bonne aujourd'hui qu'elle l'aurait été, s'ils eussent continué à résider sur les terres et les cultiver, terres qui, au début, étaient destinées à faire des établissements pour les colons et leurs familles.

*La colonie des plaines de la Plume.*

Il n'est pas arrivé de nouveaux colons dans cette colonie depuis ma dernière visite; et de plus il n'a pas été fait de nouvelles inscriptions pour des terres. Le nombre de propriétaires de *homesteads* de bonne foi, est resté le même qu'alors, savoir: 3.

M. James McInnes demeure et vit aux Plaines Rondes, dans le township qui a été antrefois accordé à MM. Beattie, Armstrong et Cie. Les colons que j'ai énumérés lors de ma première visite aux plaines de la Plume n'ont pas donné signe de vie, quoique M. Milligan me dise que le plus grand nombre se déclarent résolus de revenir dès qu'un chemin de fer sera construit dans cette partie du pays. Conséquemment mon énumération pour le moment se lit comme suit:

1. Joshua Milligan, père, dont l'établissement lui a été accordé par lettre patente en 1885, possède une maison en troncs d'arbres de 16 x 36 pieds, une étable en troncs d'arbres de 12 x 12, 25 acres de terre défoncés et qui étaient tous ensemençés en 1887. Il est marié et a cinq enfants. Il a pris un second *homestead* qui est la  $\frac{1}{2}$  ouest de la section 24, township 33, rang 13, en vertu d'un mandat pour récompense militaire, et 10 acres de ce *homestead* sont défoncés.

2. Henry Milligan. Il n'y a pas de bâtiments sur son *homestead*, ainsi que le mentionnait le dernier rapport, ces bâtiments ont été transportés en 1886, après qu'il eut reçu sa patente, sur le *homestead* qu'il occupe présentement, et qui se compose de la section 10, township 33, rang 13, à l'ouest du 2e méridien principal. Sur le premier *homestead* il y avait 40 acres défoncés, mais non ensemençés en 1887; 10 acres sont défoncés sur son second *homestead*. Il n'est pas marié.

3. Joshua Milligan, fils. Le *homestead* se compose du  $\frac{1}{4}$  nord-ouest de la section 2, township 33, rang 13, à l'ouest du 2e méridien principal; la préemption est le  $\frac{1}{4}$  nord-est de la section 2, township 33, rang 13, à l'ouest du 2e méridien principal. Maison en troncs d'arbres, 12 x 14 pieds. Pas d'autres constructions, 40 acres défoncés, dont 25 en culture en 1887. Il a demeuré sur son *homestead* depuis le 1er juillet 1887, pendant les trois mois qui ont précédé sa demande de lettre patente. Antérieurement, depuis le 1er octobre 1884 jusqu'au 1er juillet 1887, il a demeuré avec son père dans le rayon des deux milles. Il possède une paire de bœufs, deux vaches, deux veaux et un *pony*. Il n'est pas marié.

4. (?) James McInnes. Une maison en troncs d'arbres de 16 x 20 pieds; le bois pour une étable de 18 x 37 pieds est sur le chantier; environ 15 acres sont défoncés, mais pas de récolte en 1887. Il demeure aux Plaines Rondes, mais il va et vient de cet endroit à son *homestead*. Il n'est pas marié.

Comme je l'ai précédemment remarqué, plusieurs autres ont fait eux-mêmes des inscriptions ou en ont fait faire par d'autres pour eux, mais aucun d'entre eux (au nombre de sept) n'a complété ses inscriptions en établissant son domicile sur son *homestead* et en se mettant à la culture de son établissement. Voici les détails que j'ai pu obtenir à leur sujet:

1. Robert H. Hamill. La  $\frac{1}{2}$  sud de la section 6, township 33, rang 13, inscrite le 12 février 1884. Il avait 15 acres défoncés. Il est maintenant dans les environs de Port-Arthur attendant anxieusement des nouvelles d'un chemin de fer et de bonnes récoltes pour retourner à son *homestead*.

2. Edward Hamill. La  $\frac{1}{2}$  sud de la section 4, township 33, rang 13, inscrite le 12 février 1884. Il est près de Port-Arthur, dans la même position que Robert Hamill.

3. John Robinson. La  $\frac{1}{2}$  nord de la section 6, township 33, rang 13, inscrite le 17 avril 1884. Il est allé aux Montagnes Rocheuses avec l'intention de revenir dès qu'il croirait pouvoir vivre sur son *homestead*.

4. Kenneth Morrison. La  $\frac{1}{2}$  sud de la section 28, township 33, rang 13, inscrite le 23 juillet 1884; inscription annulée au mois d'août dernier.

5. Donald Morrison. La  $\frac{1}{2}$  est de la section 22, township 33, rang 13, inscrite le 23 juillet 1884; attend au Manitoba les nouvelles d'un chemin de fer et des bonnes années avant de venir vivre sur son homestead.

6. James E. Playford. La  $\frac{1}{2}$  ouest de la section 22, township 33, rang 13, inscrite le 23 juillet 1884; dans la même position que Donald Morrison.

7. William Campbell. La  $\frac{1}{2}$  ouest de la section 16, township 33, rang 13, inscrite le 13 mars 1885. Il a abandonné son homestead.

#### *La colonie de Tempérance.*

Le jeudi M. Copeland et moi sommes partis pour aller visiter les différents colons établis sur les terres de la compagnie. Un très grand nombre étaient absents de leurs terres pour diverses raisons : quelques-uns étaient à faire le service de rouliers entre la colonie et l'extérieur, d'autres travaillaient à leurs métiers à Prince-Albert, Battleford et ailleurs; plusieurs ayant fait tout leurs temps comme propriétaires de homestead avaient quitté leurs propriétés et travaillaient dans les montagnes Rocheuses.

Puis en général les colons que j'ai vus ont dit avoir plus de courage qu'ils n'en avaient lors de la visite que j'ai faite en 1886. Ceux qui avaient du terrain prêt et qui l'avaient ensemencé se sont invariablement déclarés satisfaits du rendement; dans certains cas ils étaient plus que contents de leur position présente et de leur perspective; et les plaintes qui ont été formulées se résument à l'éloignement du marché et à l'absence de machines à battre qui leur permettraient de convertir rapidement leurs grains en espèces. Les échantillons de blé et d'avoine qu'on m'a fait voir étaient d'une qualité très supérieure; le rendement des pommes de terre a été parfaitement égal au rendement ordinaire, et la qualité en était excellente; en général la récolte des racines, dans la plupart des endroits, a été bonne. Les bestiaux étaient tous en bon état, et il y avait dans la colonie une amélioration notable au point de vue de la race et du nombre d'animaux. Pour ce qui est des propriétaires de homesteads, j'ai trouvé encore sur leurs homesteads le plus grand nombre de ceux qui n'avaient pas rempli toutes les conditions d'établissement pour leur donner droit à leurs patentes, à l'exception de ceux qui, comme je l'ai déjà dit, étaient temporairement absents.

On verra qu'au nombre des colons de cette colonie il y en a 24 qui se sont prévalus des dispositions de l'article 37 des statuts révisés du Canada, chapitre 51, Acte concernant les terres publiques (tel que modifié par l'acte 50-51 Vic., chap. 31, promulgué le 23 juin 1887), communément connu sous le nom de "clause relative aux honoraires," de l'Acte des terres fédérales.

Un trait particulier de cette colonie en 1887 est le fait que nombre de ceux qui s'y sont établis en 1882 et qui ont été découragés par les résultats des gelées qui survinrent en 1883 et en 1884, et ceux de l'insurrection de 1885, et qui quittèrent cette localité, sont revenus depuis avec leurs familles, et en outre ils ont amené avec eux des parents et des amis, les uns d'Angleterre et d'Ecosse et d'autres des Etats-Unis, particulièrement du Dakota.

Il y a une école commune à Saskatoon, qui est efficacement dirigée par un instituteur d'Ontario, porteur d'un certificat de première classe; des exercices religieux se font régulièrement deux fois par dimanche. Toutes les dénominations s'unissent pour avoir une école du dimanche et un cours religieux.

Le bateau-passeur qui traverse la Saskatchewan du Sud, à Saskatoon, a été tenu en bon état, la Compagnie de colonisation de "Tempérance" l'ayant muni d'un nouveau câble de fil métallique depuis ma dernière visite; cette traverse est un grand avantage pour les colons, qui passent gratuitement, et comme elle est en ligne directe de Régina à Battleford, le public en général s'en sert considérablement.

La nouvelle route de Régina à Saskatoon est de plus en plus mise en usage; c'est un bon chemin qui traverse un pays excellent en grande partie, et bien alimenté d'eau, qu'on trouve, pendant les plus grandes sécheresses, aux distances suivantes, en comptant, de Régina, par les bornes numérotées, qui sont d'un quart de



mille séparées les unes des autres, savoir : aux 6e, 15e, 20e, 31e, 40e, 44e, 72 $\frac{1}{2}$ e, 74e, 84e, 106e, 114e, 118e, 125 $\frac{1}{2}$ e, et 134e milles, et à différents puits des colons à mesure que vous approchez de Saskatoon, tout le trajet ayant une longueur de 154 milles. Avec quelques autres dépenses relativement peu importantes, cette route peut devenir une des meilleures de ce pays de l'ouest.

J'ajouterai de plus que, règle générale, les colons, s'il faut en juger d'après l'énergie dont ils font preuve, la nature permanente de leurs maisons et de leurs dépendances, présagent un bon avenir pour la colonie ; et le chemin de fer devant atteindre cette partie du pays d'ici à quelques mois, fera progresser cet établissement plus rapidement qu'il ne l'a fait jusqu'ici.

On a eu une preuve de l'esprit d'entreprise des colons dans la seconde exposition annuelle de la société d'agriculture, tenue le 21 septembre dernier, exposition qui a été un véritable succès tant au point de vue du nombre des inscriptions (430) qu'au point de vue de la variété et de la haute qualité des articles exposés. Les membres de cette société sont au nombre de 93.

On demande un service de poste plus direct et plus fréquent, et les colons ont l'espoir qu'on le leur accordera bientôt. Présentement il y a une malle tous les quinze jours qui part de Batoche et se rend à Saskatoon et qui en revient, correspondant avec le service postal de Prince-Albert à Qu'Appelle, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique. Aujourd'hui une grande partie des matières postales, qui vont à la Colonie de la société de Tempérance et qui en partent, se transporte par des particuliers qui se rendent ou à Régina ou à la Mâchoire-d'Orignal, et par ceux qui viennent de ces localités.

On me dit que la compagnie est à examiner l'opportunité d'établir une ligne de diligence, de deux ou trois fois par mois, sur la route entre Régina et Saskatoon, avec des relais commodes à des distances spécifiées, pour la commodité des colons qui arrivent. Ce projet, s'il était exécuté, serait un grand bienfait pour la coloaie, et d'un avantage incontestable pour le commerce de Régina.

Le nombre total de colons établis sur les terres accordées à la Compagnie de colonisation dite "Tempérance," est de 90 pour 1887.

Avant de terminer ce rapport je ferai preuve de négligence si je ne faisais pas mention du désir général de la part des colons, de me donner toutes les informations se rapportant d'une manière directe à ma visite, qu'ils avaient en leur possession. M. Thomas Copeland, agent local à Saskatoon, m'a accompagné pendant toute la durée de ma visite sur les terres de la compagnie, et m'a franchement rendu de précieux services.

#### *La Compagnie de Terres de Qu'Appelle.*

En prenant la colonie en général, j'ai été plutôt surpris que désappointé, car d'après les nouvelles que j'en avais eue, je m'attendais à constater lors de ma visite qu'un très grand nombre de colons étaient partis. Je ne l'ai pas constaté, car j'ai vu que les colons qui avaient fait leurs semences étaient encore sur leurs *homesteads*, et qu'ils réussissaient bien mieux qu'ils ne l'avaient fait en aucune année précédente, depuis qu'ils avaient rempli toutes les conditions de leurs inscriptions de *homestead*. Quelques-uns ont très bien réussi, d'autres, pour une raison ou pour une autre, n'ont pas eu autant de succès, mais presque tous ont fait des progrès sur les résultats de 1885, tant au point de vue du nombre d'acres défoncés et en culture, qu'au point de vue du nombre de bestiaux qu'ils possèdent. Tous ceux que j'ai vus ont l'espoir que bientôt ils retireront plus de profits de leurs travaux, et en conséquence ils sont disposés à défoncer un plus grand nombre d'acres et à faire de nouveaux efforts pour mettre à l'épreuve la puissance productive du pays et du sol. Le bétail avait partout une apparence remarquable, et de tout côté on admet que faire la culture mixte est ce qui rapportera le plus à l'agriculteur dans cette partie du Canada ; car, quoique le blé et les autres grains aient donné un bon rendement, on ne peut y compter d'une manière certaine pendant certaines saisons exceptionnelles. En labourant mieux la terre et en lui faisant subir des labours d'été on est certain d'obtenir de bons résultats pour le travail qu'on y met.

Comme je l'ai déjà dit, bon nombre de colons de cette colonie, dont les trois années de résidence et de culture sur leurs *homesteads* sont expirées, exercent leur métier et travaillent à d'autres choses qu'à leurs terres, mais aucun d'entre eux, selon ce qu'on m'en a dit, n'a l'intention d'abandonner sa terre, et personne parmi eux n'a résolu de quitter pour toujours cette partie du pays, croyant qu'avec une saison relativement bonne, ils seront parfaitement rémunérés du travail qu'ils pourront mettre à la culture du sol. Presque partout on était à défoncer d'immenses étendues de terre, ce qui, à mon avis est la preuve la plus forte que le colon a encore de l'énergie et de la persévérance, et qu'avec l'expérience qu'il a acquise dans le passé, il a grand espoir d'obtenir des résultats profitables de l'emploi de son temps, de son travail et de son argent.

En ce moment le chemin de fer du Lac-Long, dont la construction commence à Régina, capitale des territoires du Nord-Ouest, se prolonge à quelques milles de la colonie de Qu'Appelle, et l'on prédit qu'un nouveau prolongement de cette ligne sera construit vers le nord et vers l'ouest. On dit que la construction de deux autres lignes de chemin de fer progresse favorablement, l'une le Nord-Ouest Central, commençant à un endroit près de Brandon, à environ 35 milles de terrassement de fait, et l'autre, le chemin de fer de la Montagné-de-Bois et Qu'Appelle, sera commencée au printemps de 1888, et l'on en construira une longueur de 200 à 250 milles dans le cours de l'année. Toutes ces entreprises contribueront considérablement à améliorer et à développer les terres de cette colonie et à augmenter le bien-être des colons de ce district.

On m'a dit que les livres de la compagnie étaient dans la province d'Ontario, et je n'ai pu, par conséquent, les examiner. Je crois, cependant, que depuis ma dernière visite bon nombre de nouvelles inscriptions ont été faites, et plusieurs autres attendent l'arrivée de l'agent local de Régina pour faire leurs inscriptions officiellement.

D'un bout à l'autre de cette colonie la terre est excellente, et à plusieurs endroits on y trouve abondance de bois de chauffage et de construction; d'un autre côté on peut obtenir de l'eau d'une très bonne qualité avec relativement peu de frais et de peines. Les routes sont bonnes et le gibier de toute espèce abonde. Les bureaux de poste sont placés à des endroits commodes, et sous maints rapports les difficultés auxquelles ont à faire face les premiers colons dans d'autres parties du Canada et dans d'autres pays nouveaux, sont presque toutes surmontées.

#### *La colonie des Cultivateurs d'York.*

J'ai l'honneur de vous faire rapport pour l'information du ministre de l'intérieur, que je suis arrivé à Yorkton dans la soirée du 21 novembre. M. Beamor fut obligé d'aller au lac du Diable, et pendant une couple de jours je me suis trouvé sans aide. Dans l'intervalle, cependant, j'ai pu rencontrer bon nombre de colons, à leurs *homesteads* et ailleurs.

Je suis heureux de pouvoir rapporter que les colons se sentent plus encouragés qu'ils ne l'ont été jusqu'ici. Ceux qui ont préparé leurs terrains et qui les ont ensemenés, sont très satisfaits du résultat de leur travail, sauf quelques-uns qui m'ont dit avoir perdu leurs récoltes par les écureuils des prairies (*gophers*). Ces pertes, me dit-on, s'étendent, dans toute la colonie, à environ 300 acres. Ceux qui ont été les victimes de ces pertes, ne peuvent faire autrement que de souffrir de grandes privations. On devrait, si c'est possible, prendre des mesures pour faire disparaître du Nord-Ouest cette cause de désolation. On me donne l'assurance, cependant, que la récolte totale du blé pour toute la colonie s'élèvera à 25,000 boisseaux, outre l'avoine, l'orge, les pommes de terre, etc.

Le moulin à farine, dont j'ai parlé dans des rapports antérieurs, quoiqu'il ait été temporairement hors de service, a fait cependant de splendides affaires; et c'est une acquisition très précieuse pour cette partie du pays. En 1886, il a moulu environ 10,000 boisseaux de blé, etc.; il a mis en farine 3,664 boisseaux de blé pour les colons seuls. M. Beamor, qui exploite le moulin, a acheté 1,600 boisseaux de blé des colons dans le cours de la même année. Déjà, cette année, il a acheté jusqu'à cette date au delà de 3,000 boisseaux de blé, pour lequel il a payé à raison de 45 à 50 cents le

boisseau, et il a moulu environ 1,000 boisseaux de blé pour les colons de la localité, outre ce que le moulin a fabriqué de moulée.

Les taux sont de dix cents par boisseau—le moulin marchant par la vapeur,—et les colons avec lesquels j'ai conversé parlent favorablement du bon marché de ces prix.

Un arrondissement scolaire est organisé dans la partie occidentale du township 26, rang 4. Un autre arrondissement scolaire est à s'organiser dans le township 23, rang 2. Ces moyens d'éducation seront un grand bienfait pour la colonie.

Les presbytériens, les épiscopaliens et les méthodistes, ont des services religieux organisés dans toute la colonie.

Une société d'agriculture est en pleine opération, et \$314 ont été accordées en prix à l'exposition d'automne, tenue à Yorkton, le 4 octobre dernier; le nombre des membres de la société est de 120, et le nombre d'inscriptions de 257. A l'avenir cette exposition doit avoir lieu le premier jeudi d'octobre de chaque année. On me dit que dès que l'ordonnance voulue aura été passée par le gouvernement des territoires, la Compagnie de Colonisation des Cultivateurs d'York donnera à la Société d'Agriculture un lopin de terre pour des fins d'exposition, ainsi qu'une subvention annuelle de \$50 en aide à la société.

Il n'y a pas eu heureusement d'incendies de prairie quelque peu importants, cette année, les colons, d'après l'expérience du passé, prenant leurs précautions contre cet élément destructeur. Il y a un service postal hebdomadaire qui part de Whitewood situé sur le chemin de fer Canadien du Pacifique; mais avec la perspective rapprochée de la construction du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, à travers cette partie du pays—ce chemin n'est en ce moment qu'à 45 milles d'Yorkton—on a raison de prévoir qu'un service postal plus fréquent sera accordé à toute cette région.

Présentement, il y a trois bureaux de poste dans la colonie, qui ont tous une malle par semaine aller et retour, transportée par une diligence confortable à doubles ressorts, en été, et par un traîneau en hiver. En somme la colonie a progressé, malgré l'insurrection de 1885. Le plus grand nombre des propriétaires de homesteads, qui n'ont relativement rien fait cette année-là, sont maintenant sur leurs terres, et comme ils ont eu de bonnes récoltes cette année, ils sont de très précieux agents pour la colonie pour l'année prochaine, dans le cours de laquelle on s'attend à l'arrivée d'un très grand nombre de colons.

Comme mes rapports précédents font la description du sol des townships accordés à la Compagnie des Cultivateurs d'York, je n'en parlerai pas de nouveau, ici.

## N° 6.

## TERRES A BOIS, TERRAINS MINIERS ET PATURAGES.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,

OTTAWA, 30 décembre 1887.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre le huitième rapport annuel de la division des bois, mines et pâturages du ministère de l'intérieur.

Est annexé un état des recettes, s'élevant à \$121,415.52, qui proviennent des terres à bois, terrains miniers et pâturages; mais à l'exclusion des ventes pour l'année administrative expirées le 31 octobre dernier, ainsi que les rapports des agents de bois de la couronne, à Winnipeg, Edmonton, Calgary, Prince-Albert et New-Westminster, C. B. Cette somme comprend \$1,948.80 de taxes imposées sur du bois coupé sur les terres des écoles.

Le revenu dépasse celui de l'an dernier de \$337.67. Il y a une augmentation de \$7,628.10 pour les terres à bois, de \$10 pour les terrains miniers, mais une diminution de \$7,759.91 pour les pâturages.

A titre de renseignements et dans le but d'établir une comparaison on a préparé des états indiquant par exercice et par année administrative, en même temps, les recettes provenant des terres à bois, terrains miniers et pâturages, à compter de 1872, jusqu'au 31 octobre dernier. état qu'on trouvera à la fin de ce rapport.

La totalité des recettes de l'agence de Winnipeg s'élève à \$45,611, soit une augmentation de \$3,941.58 sur l'année précédente.

L'agent fait remarquer que cette augmentation est due à l'abondante récolte de l'automne dernier; que les colons qui, dans nombre de cas, n'ont pu jusqu'ici améliorer leurs fermes au moyen de constructions et de clôtures, sont maintenant en mesure de le faire, et par conséquent le commerce de bois du pays commence à ressentir les effets de la situation meilleure des cultivateurs, pour ce qui est de la demande de cet article.

L'agent donne, dans son rapport, les raisons qui le font insister auprès du département sur la nécessité de conserver le bois de son district pour les besoins futurs des colons, et d'empêcher autant que possible sa destruction pour des objets de spéculation, et il suggère, vu le fait qu'un aussi grand nombre d'arbres jeunes et sains sont abattus tous les ans pour en faire des traverses de chemin de fer, qu'un effort soit fait pour diriger les exploitations de bois des compagnies de chemin de fer vers la région du lac Supérieur, ou à d'autres endroits où les intérêts de la colonisation ne souffriraient pas autant.

Relativement à la question de la conservation du bois, il y a un point important qu'on ne doit pas passer sous silence; je veux parler de la nécessité d'adopter de meilleurs moyens qu'il n'en existe maintenant d'empêcher la destruction annuelle, par l'incendie, de millions de pieds de bois dans tout le Manitoba et le Nord-Ouest. Une personne qui vient d'explorer la Saskatchewan du Nord et ses alentours, entre Calgary et Edmonton, dit que dans le cours de l'été dernier, plusieurs milles de bois magnifique ont été détruits par suite de la négligence apportée par les Sauvages et d'autres personnes à éteindre les feux de camp lorsqu'ils se déplacent d'un endroit à un autre; et un explorateur, qui, dans le cours des derniers mois, est allé faire l'examen des ressources forestières des buttes du Porc-Epic, à l'ouest du lac Winnipegosis, dans la province du Manitoba, fait la même remarque.

Le département, sur une suggestion faite par l'agent des bois de la couronne à Winnipeg, est sur le point d'émettre des permis à des personnes, les autorisant à couper le bois brûlé qui se trouve dans l'agence de Winnipeg, et ce à des taux réduits. Le but est de sauver le bois brûlé autant que possible, et d'empêcher qu'à avenir les incendies ne se propagent au bois vert.

L'agent donne un état indiquant la quantité de bois vendu dans le Manitoba, dont environ 60 pour 100 ont été emportés, et il dit qu'à son avis, le fait que le bois est expédié au Manitoba et vendu à bas prix, est un avantage, car ceci conserve nos propres forêts pour les besoins à venir, nos meilleurs et nos plus gros bois étant encore inaccessibles.

L'agent rapporte que le bois se vend au même prix qu'à l'automne de 1886, et il donne une liste des prix des différentes espèces de houille.

Le prix du bois fabriqué à l'agence de Winnipeg varie de \$10 à \$40 par mille pieds, suivant l'espèce et la qualité du bois. Le bois de la Colombie-Britannique s'est vendu à Winnipeg à un prix variant de \$18 à \$50 le mille pieds.

La totalité des droits prélevés sur le bois, dans l'agence d'Edmonton, est de \$5,983.96, soit \$2,675.79 d'augmentation sur l'année dernière. Cet état satisfaisant des affaires s'explique de la même manière que l'augmentation du revenu à l'agence de Winnipeg. Le prix du bois à Edmonton, dans le cours de l'année, a varié de \$15 à \$23 par mille pieds, mesure de planche, et à Saint-Albert, il était de \$25. Cinq scieries sont présentement en opération dans cette agence, une ayant été construite l'année dernière à Athabaska Landing par la Compagnie de la Baie-d'Hudson. L'*Alberta Lumber Company* est à en construire une autre à la rivière du Daim.

La totalité des droits perçus sur le bois, à l'agence de Calgary, dans le cours de l'année, s'est élevée à \$10,321.55, soit une diminution de \$1,705.93. Toutefois il y a \$2,815.71 dues au département pour droit sur des bois vendus antérieurement au 31 octobre 1887, pour la perception desquels il y aura peu de difficulté, et si cette somme eut été reçue avant cette date, elle aurait élevé le revenu à \$13,167.26. Il y a présentement sept scieries en opération en vertu de licences du gouvernement, dans cette agence : une dans les environs de Fort-McLeod, une à Lethbridge, une aux Buttes-du-Cyprès, une à Calgary, une à Kananaskis, une à Cochrane, et une sur la tourche nord du creek au Mouton. Il y a aussi plusieurs scieries portatives, dont les propriétaires ont coupé du bois de temps à autre, sous l'empire d'un permis. Dans le cours de l'été dernier, la Compagnie forestière de l'Eau-Claire et de la rivière à l'Arc a érigé une scierie à Calgary pouvant scier en douze heures 25,000 pieds, mesure de planche, et le major Walker a érigé une scierie à Kananaskis pouvant scier 15,000 pieds, mesure de planche, en 12 heures.

Les états fournis par les propriétaires de scieries font voir que le bois s'est vendu à Calgary \$17 par 1,000 pieds ; à Cochrane, à \$10 ; à Fort-McLeod, de \$20 à \$40 ; à Lethbridge, \$30 ; aux Buttes-du-Cyprès, de \$10 à \$12.

La totalité des droits perçus sur le bois de l'agence de Prince-Albert pendant l'exercice est de \$2,762.63, soit une diminution de \$2,672.93. Pour expliquer cette diminution on peut dire qu'on ne fait que commencer à percevoir environ \$2,400 qui auraient dû être payées dans le cours de la dernière année administrative, le département n'ayant pas jugé opportun d'insister sur le paiement avant que la récolte de 1887 n'eût été faite. Il n'y a qu'une scierie, dans cette agence, qui scie en vertu d'une licence du gouvernement, savoir, celle à Prince-Albert, et érigée en 1876 par MM. Moore et Macdowall. Il y a deux autres scieries à Prince-Albert, dont MM. James Saunderson et Chester Thompson sont propriétaires, et une autre à Battleford, propriété de MM. Prince, Frères, tous fabricant du bois pour les colons qui obtiennent des permis pour couper du bois pour leur propre usage. Le bois s'est vendu à Prince-Albert à raison de \$21 à \$42 par mille pieds.

La totalité des droits perçus sur le bois abattu sur les terres fédérales de la province de la Colombie-Britannique, s'est élevé à \$15,141.47, soit une augmentation de \$5,984.81 sur l'année dernière. Les indices sont que les recettes de cette agence augmenteront dans le cours de la présente année. Les états reçus indiquent que 10,930,478 pieds de bois, mesure de planche, ont été fabriqués dans le cours de l'année.

Les états reçus au bureau principal indiquent les quantités suivantes de bois de construction manufacturé et vendu durant l'exercice, dans les cinq agences :—

|                     | Fabriqué.         | Vendu.           |
|---------------------|-------------------|------------------|
| Bois de sciage..... | 36,413,687 pieds. | 33,372,951 pieds |
| Bardeaux.....       | 5,453,023 "       | 5,262,773 "      |
| Lattes.....         | 2,605,850 "       | 2,389,050 "      |

[PARTIE I]

Quarante-deux licences annuelles de coupes de bois, comprenant une superficie totale de 2,025.03 milles carrés, ont été émises pendant l'année. Voici la superficie qu'embrassent les licences accordées dans la province du Manitoba et dans les trois districts provisoires, et sur les terres fédérales de la Colombie-Britannique:—

|                           | Milles carrés. |
|---------------------------|----------------|
| Manitoba.....             | 509 31         |
| Alberta.....              | 1,120.49       |
| Assiniboia.....           | 30.00          |
| Saskatchewan.....         | 346.67         |
| Colombie-Britannique..... | 18.6           |

En sus des 2,025.03 milles carrés que comprennent les licences annuelles au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest, 21 baux annuels, émis avant décembre 1883, couvrent une superficie de 791 milles carrés.

Il a été reçu pendant l'année 121 demandes de licences de coupes de bois; 66 étaient pour obtenir de licences de coupes de bois au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest, et le reste était pour obtenir la permission de couper du bois sur des terres fédérales de la Colombie-Britannique. Le nombre de demandes reçues pendant l'année précédente était de 164.

Les règlements qui régissent l'émission des licences annuelles de coupes de bois au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest, approuvés par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 8 mars 1883, tels qu'amendés par des arrêtés du conseil passés depuis cette date, sont annexés au présent rapport. Ces règlements s'appliquent aussi à la manière dont on pourra disposer du bois sur les terres fédérales dans la Colombie-Britannique, à l'ouest, jusqu'à la hauteur des terres près de la Passe de l'Aigle, qui est située à environ huit millés à l'ouest de Revelstoke, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Les dispositions des règlements qui régissent la manière dont on peut disposer du bois sur les terres fédérales de la Colombie-Britannique situées à l'ouest du 120e degré de longitude et au nord du 40° 34' de latitude nord (Yale), en vigueur l'année dernière, ont été amendées, et les règlements régissent maintenant la manière dont on peut disposer le bois des terres fédérales à l'est jusqu'à la hauteur des terres, à la Passe de l'Aigle. Copie de ces règlements accompagne le rapport.

Dans le cours de l'année dernière, il n'a pas été fait de modification aux règlements régissant l'octroi de licences de coupe de bois sur les terres fédérales qui se trouvent au sud du 49° 34' de latitude nord, et à l'ouest du 121e degré de longitude. On trouvera copie de ces règlements à la fin de ce rapport.

#### TERRAINS MINIERS ET HOUILLERS.

Les états transmis par les agents de terres fédérales indiquent que cinquante-sept demandes de terrains miniers, autres que des houillères, ont été reçues dans le cours de l'année. Les recettes provenant de terrains miniers pendant l'exercice ont été de \$637.50, qui se décomposent comme suit :

Honoraires d'inscription et d'enregistrement, \$230 et \$407.50 en paiement de concessions de terrains miniers situés dans les townships 50 et 51, rang 4, à l'ouest du 5e méridien, et une carrière de pierre au détroit du lac Manitoba.

Les règlements relatifs à la manière de disposer des terres fédérales contenant des minéraux autres que la houille, ont été approuvés par un arrêt du conseil, en date du 5 octobre 1887, et ont été substitués aux règlements du 7 mars 1884.

Les principaux changements peuvent être résumés comme suit :

L'étendue d'une concession de terrains miniers est changée de quarante acres qu'elle était à un peu plus de vingt.

D'après les anciens règlements une concession de terrains miniers devait avoir une forme rectangulaire, et les bornes devaient être conformes à des lignes franc nord et sud, et franc est et ouest, et au nombre de pas plus de quatre. D'après les présents règlements la forme d'une concession minière doit être celle d'un parallé-

logramme, ayant une longueur de pas plus de 1,500 pieds et une largeur de pas plus de 600 pieds, mais il n'y a pas d'obligation que les bornes soient conformes à des lignes tirées franc nord et sud, et franc est et ouest.

Les anciens règlements exigeaient que \$500 fussent employés sur une concession minière dans l'année à compter de la date de l'inscription, et avant que la patente ne fut émise, avec le privilège d'une autre année, dans certains cas, dans le cours de laquelle l'emploi de cette somme pouvait se faire. Les présents règlements exigent l'emploi de \$100 pendant chacune des cinq années, donnant ainsi au locataire cinq années pour faire des améliorations d'une valeur de \$500; mais s'il désire obtenir une patente plus tôt, il peut le faire en faisant l'emploi de la somme requise en tout temps avant sa demande de patente.

Un nouveau trait particulier des présents règlement c'est qu'il est pourvu à un délai restreint pour la formation de sociétés minières devant se composer de pas plus de quatre personnes, dont les concessions doivent être adjacentes les unes des autres, et dont les inscriptions doivent avoir été faites à trois mois chacune l'une de l'autre. Dans ces cas-là les quatre associés pourront, pendant les deux premières années, concentrer les sommes dont l'emploi est requis annuellement, sur aucune des quatre concessions. Toutefois cet emploi des dites sommes ne compte que pour la concession sur laquelle il est fait. Les présents règlements stipulent que, dans le territoire arpenté, les concessions minières seront adaptées au système des arpentages. Les anciens règlements n'avaient pas de stipulations à cet effet. Les présents règlements mettent le ministre de l'Intérieur en état d'accorder, s'il le juge à propos, des concessions de terrains à pétrole d'une étendue de 160 acres, aux mêmes conditions que celles que contenaient les anciens règlements à l'égard de concessions de terrains à mine de fer.

La clause 18 des anciens règlements est amendée par les présents règlements de manière que les concessions de mines de surface de creek ou de rivière, ne dépasseront pas dix acres en superficie lorsque la distance d'une base à l'autre d'une colline ou d'une rive est de plus de dix chaînes.

Sous le titre de fossés, les anciens règlements pourvoyaient à l'alimentation de l'eau requise pour les travaux se rapportant aux exploitations minières. Soumis aux mêmes règlements, ceux d'aujourd'hui permettent l'acquisition du même droit à l'égard de moulin à pilon, d'appareils à réduction, etc.

La clause 81 des anciens règlements, qui pourvoyait à la perception d'un droit sur la vente du produit de toutes mines, a été abrogée. D'après les présents règlements, les lots contenant des carrières de pierre peuvent être pris, mais ce produit est, ou soumis à un droit, ou les lots peuvent être vendus tout à fait au prix que le ministre de l'Intérieur pourra indiquer.

Une nouvelle disposition des présents règlements est celle qui permet au propriétaire d'une mine, qui constate dans le cours de ses travaux que son filon ou veine dépassera les lignes verticales de sa concession avant qu'il n'ait atteint la profondeur au delà de laquelle l'exploitation cesserait d'être rémunératrice, et lorsque la terre adjacente est vacante, d'obtenir une étendue supplémentaire de 20 acres du côté vers lequel le filon ou la veine dévie. Ce privilège ne s'attache, toutefois, qu'à la concession qui est en voie d'exploitation réelle.

#### *Terrains houillers.*

Le nombre de demandes reçues dans le cours de l'année a été de 69, et à 60 des solliciteurs a été donné le privilège d'acheter, dans un délai fixé, les terrains houillers qu'ils demandaient.

Les recettes provenant de la vente des terrains houillers a été, pour l'exercice, de \$7,650, soit une diminution de \$30,758.16 sur l'exercice précédent. On n'a pas la perspective que les recettes de l'année courante seront plus considérables.

Les règlements concernant les terrains miniers se trouvent à la fin de ce rapport. Il n'y a pas eu de changements de faits, l'année dernière, mais un arrêt du conseil, du 31 octobre 1887, autorise d'insérer une clause dans toutes les patentes émises par la couronne pour les terres situées à l'ouest du 3e méridien, dans les

Territoires du Nord Ouest, qui réserve à Sa Majesté, ses successeurs et ayants cause, pour toujours, toutes les mines et minéraux qui peuvent exister dans, sur ou au-dessous des dites terres, avec plein pouvoir de les exploiter, et dans ce but, de prendre, employer et occuper les dites terres, ou telle partie d'icelles qui pourra être nécessaire pour l'exploitation efficace des dits minéraux, ou les mines, puits, filons et veines contenant les dits minéraux.

*Pâturages.*

Le nombre de baux de pâturages donnés par le département dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, est de 167. Quelques-uns de ces baux ont été annulés et d'autres renvoyés au département par les preneurs. Le nombre de baux actuellement en vigueur est de 132, comprenant une superficie de 4,466,844 acres. Les terres affermées sont principalement situées dans le district d'Alberta et dans la partie sud du district d'Assiniboia ; il y a aussi quelques terres dans le district de la Saskatchewan et la province du Manitoba. Le nombre de nouvelles demandes reçues pour baux de pâturages pendant l'exercice est de 149, soit 112 de moins que l'année dernière.

Les baux à pâturages ont donné \$39,577.10, contre \$47,337.01 pour l'exercice expiré le 31 octobre 1886.



Le tableau qui suit donne les noms des fermiers de pâturages, les numéros et le contenu de leurs ranches :—

| N <sup>o</sup> du ranche. | Nom du locataire.                           | Superficie en acres. | N <sup>o</sup> du ranche. | Nom du locataire.                  | Superficie en acres. |
|---------------------------|---|----------------------|---------------------------|------------------------------------|----------------------|
| 1                         | Cie de ranche de Mount-Head .....           | 44,000               | 142                       | Thomas McKay .....                 | 50,000               |
| 2                         | Cie d'élevage du Nord-Ouest.....            | 59,000               | 143                       | T. P. McHugh et Cie.....           | 9,700                |
| 3                         | Ryan et Whitney .....                       | 3,000                | 143                       | T. H. Logan .....                  | 100,000              |
| 6                         | Cie de ranche de Durham .....               | 33,000               | 145                       | George Scheetz .....               | 100,000              |
| 11                        | Alexander Begg .....                        | 1,440                | 147                       | E. Hausman .....                   | 100,000              |
| 15                        | Sir F. W. de Winton et A. J. Williams ..... | 15,000               | 148                       | H. M. Taylor .....                 | 100,000              |
| 16                        | D. McEachran .....                          | 29,000               | 149                       | P. Doyle .....                     | 60,080               |
| 16a                       | D. McEachran .....                          | 30,000               | 150                       | Potter et Petapiece .....          | 5,100                |
| 22                        | Cie de ranche de Stewart .....              | 23,000               | 151                       | F. W. Craig .....                  | 11,000               |
| 25                        | do do .....                                 | 73,000               | 152                       | John J. Sullivan.....              | 23,000               |
| 26                        | do do .....                                 | 60,000               | 154                       | D. McEachran .....                 | 16,640               |
| 28                        | Jones, Inderwick et McCaul .....            | 100,000              | 157                       | Allen R. Macdonell .....           | 20,800               |
| 30                        | Orrin F. Main .....                         | 32,000               | 160                       | J. K. Kerr .....                   | 42,700               |
| 31                        | Cie de colonisation militaire .....         | 70,000               | 161                       | Lafferty et Martin .....           | 7,000                |
| 33                        | G. F. Wachter .....                         | 7,000                | 163                       | Ingram et Chambers.....            | 1 280                |
| 34                        | Cie de ranche Cochrane .....                | 33,000               | 165                       | A. C. McKay .....                  | 76,000               |
| 35                        | Cie d'élevage du Nord-Ouest.....            | 55,000               | 167                       | Cie de ranche de Glengarry .....   | 52,320               |
| 35a                       | Moore et Martin .....                       | 33,000               | 176                       | McDermid et Ross.....              | 60,620               |
| 36                        | C. W. Martin .....                          | 59,270               | 180                       | John H. Conrad .....               | 89,300               |
| 38                        | Allfrey et Brooke.....                      | 10 000               | 183                       | Samuel Spencer .....               | 22,000               |
| 40                        | Jacob Erratt.....                           | 5,000                | 185                       | Herbert Samson .....               | 40,000               |
| 42                        | Cie de ranche Britannique Améric            | 100,000              | 186                       | T. C. Power et Frères.....         | 24,500               |
| 43                        | do do .....                                 | 34,000               | 187                       | C. A. Bigger .....                 | 11,000               |
| 44                        | do do .....                                 | 55,000               | 189                       | Greely et Wood .....               | 8,960                |
| 45                        | Wells et Brown .....                        | 12,000               | 193                       | Cie d'élevage de Cypress.....      | 38,750               |
| 48                        | Cie de ranche de New-Oxley (Can)            | 80,000               | 195                       | W. Kiddell .....                   | 13,400               |
| 55                        | Cie de ranche Winter.....                   | 50,000               | 197                       | Walter C. Skrine .....             | 8,700                |
| 56                        | Bell Frères .....                           | 5,000                | 198                       | D. C. Plumb.....                   | 66,000               |
| 57                        | Ives et Sharp .....                         | 5,000                | 201                       | A. Adsit .....                     | 1,920                |
| 59                        | Cie de ranche de New-Oxley (Can.)           | 100,000              | 206                       | H. D. et F. E. Beveridge.....      | 4,160                |
| 60                        | John Hollies.....                           | 29,000               | 209                       | Lt.-Col. Irwin .....               | 33 000               |
| 62                        | Brunskill et Geddes.....                    | 13,000               | 217                       | W. Carter .....                    | 100,000              |
| 64                        | Moore et Macdowall .....                    | 22,000               | 219                       | C. W. Saunders.....                | 3 040                |
| 65                        | Bell et Patterson .....                     | 6,000                | 225                       | Cie de ranche de Medicine-Hat..... | 17,000               |
| 66                        | Michael Gallagher.....                      | 2,600                | 227                       | W. L. Nicol .....                  | 4,000                |
| 66a                       | William Julius Hyde.....                    | 3,900                | 233                       | G. W. Quick .....                  | 5,972                |
| 67                        | E. H. Maunsell .....                        | 4,480                | 236                       | E. W. Murphy .....                 | 66,000               |
| 74                        | Sir John Walrond .....                      | 100,000              | 240                       | W. G. Conrad.....                  | 32,580               |
| 77                        | Cie de ranche de New-Oxley (Can.)           | 100,000              | 243                       | Dorr Clarke .....                  | 22,000               |
| 80                        | Vicomte Boyle .....                         | 5,000                | 245                       | Curry Frères .....                 | 11,000               |
| 82                        | Cie de ranche de Walrond.....               | 100,000              | 246                       | F. Barnard .....                   | 44,000               |
| 87                        | W. N. Lee .....                             | 25,000               | 247                       | G. Alexander .....                 | 2,232                |
| 92                        | W. G. Conrad .....                          | 100,000              | 248                       | A. E. Cross .....                  | 11,000               |
| 93                        | Garnett Frères .....                        | 20,000               | 251                       | G. L. Broderick.....               | 4,000                |
| 94                        | F. W. Godsall .....                         | 20,000               | 252                       | Thynne et Hole .....               | 5,120                |
| 96                        | W. F. N. Scobie .....                       | 12,000               | 257                       | A. Niedringhaus.....               | 33,000               |
| 99                        | Joseph McFarland .....                      | 13,000               | 259                       | T. B. H. Cochrane.....             | 39,300               |
| 100                       | Alfred Lynch Staunton .....                 | 8,000                | 260                       | John Lawrence .....                | 640                  |
| 101                       | Cie de ranche Alberta .....                 | 27,750               | 261                       | G. M. Annabel .....                | 5,700                |
| 104                       | W. Bell Irving .....                        | 5,000                | 262                       | D. C. Plumb .....                  | 33,000               |
| 107                       | Thos. B. H. Cochrane .....                  | 51,000               | 264                       | G. Alexander .....                 | 2,250                |
| 108                       | D. McDougall .....                          | 6,000                | 265                       | Jonathan Henderson .....           | 1,250                |
| 109                       | S. E. St. Onge Chapleau.....                | 100,000              | 266                       | Dixon, Gow et Cie.....             | 6,560                |
| 111                       | J. Walter Ings .....                        | 1,920                | 267                       | P. Roberson .....                  | 3,200                |
| 114                       | Thorpe et Bedelle .....                     | 24,000               | 268                       | F. W. et J. W. Ings .....          | 7,040                |
| 119                       | Cie de pâturage du Nord-Ouest.....          | 24,500               | 272                       | W. R. Abbott .....                 | 1,280                |
| 120                       | M. Oxarart .....                            | 11,000               | 273                       | F. G. Niedringhaus .....           | 100,000              |
| 122                       | George Alexander.....                       | 44,000               | 277                       | A. P. Patrick.....                 | 2,560                |
| 123                       | Walter C. Skrine .....                      | 8,000                | 278                       | R. Deacon .....                    | 2,880                |
| 124                       | B. M. Godsall .....                         | 3,600                | 280                       | H. D. Beveridge.....               | 16,650               |
| 129                       | Rév. John McDougall .....                   | 7,680                | 282                       | Dorr Clarke .....                  | 18,000               |
| 130                       | Cie de ranche Union .....                   | 100,000              | 284                       | B. Vanvolkenburgh .....            | 30,000               |
| 131                       | Cie de ranche <i>Hand-in-Hand</i> .....     | 100,000              | 287                       | S. L. Bedson .....                 | 880                  |
| 132                       | J. Ick Evans .....                          | 66,000               | 290                       | A. Caswell .....                   | 1,920                |
| 136                       | A. J. McKay .....                           | 88,000               | 297                       | Dorr Clarke .....                  | 26,000               |
| 137                       | Cie de ranche Brown.....                    | 33,500               | 305                       | John C. Slater.....                | 320                  |
| 140                       | E. Meek .....                               | 88,000               | 307                       | John Quirk .....                   | 11,000               |
| 141                       | P. McLaren.....                             | 7,500                |                           |                                    |                      |
|                           |   |                      |                           | Total d'acres en superficie.....   | 4,466,844            |

Par un arrêté du conseil en date du 7 avril 1887, des baux de pâturage dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest ne peuvent être accordés qu'après concurrence publique, sauf dans le cas des colons véritables, à chacun desquels il peut être affermé, sans concurrence, une étendue de terre ne comprenant pas plus de 4 sections, laquelle étendue doit, cependant, être contiguë au homestead du colon.

Le commissaire des terres fédérales rapporte que le nombre de chevaux dans le Manitoba est de 29,915, celui des bestiaux de 101,681, des moutons de 12,540, des porcs de 35,713. Le bétail a considérablement augmenté en nombre dans le Manitoba et sur les bords de la Saskatchewan du Nord.

L'état suivant donne la quantité totale de bestiaux, chevaux, etc., dans les districts d'Alberta et d'Assiniboïa, suivant les relevés fournis par les preneurs de ranches, et d'après les renseignements donnés par l'inspecteur de ranches et venus d'ailleurs :

|                     |         |
|---------------------|---------|
| Bêtes à cornes..... | 101,382 |
| Chevaux.....        | 6,924   |
| Moutons.....        | 151,266 |

Quelques-uns des preneurs qui ont du bétail sur leurs fermes, n'ont pas encore envoyé de relevés, et il y a aussi, dans le district d'Alberta, un certain nombre de propriétaires de troupeaux de bétail et qui n'ont pas de baux du gouvernement, de sorte que la quantité de bestiaux indiquée ci-dessus ne peut être considérée comme étant tout le bétail qui se trouve dans ce district.

Etat de la correspondance du bureau ainsi que des demandes reçues et des rapports examinés par lui, pendant l'exercice :—

|   |       |
|---|-------|
| Nombre de lettres expédiées.....              | 4,400 |
| Nombre de pages de mémoires et d'annexes..... | 1,349 |

#### Bois—

|   |       |
|---|-------|
| Nombre de demandes de coupes de bois.....                               | 121   |
| Nombre d'arrêts du conseil autorisant l'émission de coupes de bois..... | 34    |
| Nombre de licences de coupes de bois rédigées.....                      | 59    |
| Nombre de bordereaux de scieries reçus et examinés.....                 | 146   |
| Nombre de rapports d'arpentage de coupes de bois reçus et examinés..... | 16    |
| Nombre de permis de coupes de bois accordés.....                        | 1,629 |

#### Pâturages—

|  |     |
|--|-----|
| Nombre de demandes de pâturages.....   | 149 |
| Nombre de baux de pâturages dont l'émission est autorisée..                        | 57  |
| Nombre de baux de pâturages accordés.....  | 45  |
| Nombre de permis de coupes de foin donnés par les agents des terres fédérales..... | 762 |

#### Mines—

|  |    |
|--|----|
| Nombre de demandes de terrains houillers reçues.....                                       | 69 |
| Nombre de concessions houillères de 320 acres et moins vendues.....                        | 4  |
| Nombre de demandes de terrains miniers autres que houillers.....                           | 62 |
| Nombre d'inscriptions pour terrains miniers donnés par des agents de terres fédérales..... | 57 |
| Nombre de concessions minières autres que houillères vendues                               | 2  |
| Nombre de demandes de carrières.....   | 8  |
| Nombre de demandes d'emplacements de moulins.....  | 14 |
| Nombre de demandes de pourvoirs d'eau.....   | 3  |

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

G. U. RYLEY,

*Commis des bois, mines et pâturages.*

A. M. A. M. BURGESS,  
Sous-ministre de l'intérieur,  
Ottawa.

RECETTES provenant des bois de la couronne, pour les douze mois expirés le 31 octobre 1887.

| Mois.  | Boni.    | Fermages. | Droit régalien sur les ventes. | Permis, honoraires et droits. | Saisies, honoraires et amendes. | Divers. | Totaux.   |
|--|----------|-----------|--------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|---------|-----------|
| 1886.  | \$ cts.  | \$ cts.   | \$ cts.                        | \$ cts.                       | \$ cts.                         | \$ cts. | \$ cts.   |
| Novembre .....   | 1,737 50 | 351 63    | 510 74                         | 863 08                        | 190 25                          | 0 14    | 3,653 33  |
| Décembre .....   | 2,305 00 | 1,635 66  | 2,445 00                       | 1,041 46                      | 477 08                          | 10 08   | 7,914 28  |
| 1887.  |          |           |                                |                               |                                 |         |           |
| Janvier .....  |          | 1,885 00  | 453 43                         | 653 45                        | 17 64                           | 73 55   | 3,083 07  |
| Février .....  |          | 2,612 10  | 269 53                         | 2,622 48                      | 228 60                          | 12 95   | 5,745 66  |
| Mars .....   | 2,602 95 | 3,813 16  | 259 93                         | 797 71                        | 233 04                          |         | 7,706 79  |
| Avril .....  | 1,620 00 | 400 00    | 1,197 97                       | *996 82                       | 345 80                          | 21 00   | 4,581 59  |
| Mai .....  | 710 00   | 336 20    | 598 16                         | 1,094 18                      | 233 52                          |         | 2,972 06  |
| Juin .....   |          | 332 05    | 528 77                         | 689 61                        | 316 95                          |         | 1,867 32  |
| Juillet .....  |          | 889 21    | 4,018 21                       | 1,283 08                      | 503 92                          | 398 68  | 7,093 10  |
| Août .....   | 1 00     | 1,159 21  | 1,832 19                       | 750 84                        | 2,242 51                        |         | 5,985 75  |
| Septembre .....  | 75 00    | 1,551 10  | 3,819 18                       | 644 21                        | 556 76                          | 0 03    | 6,706 28  |
| Octobre .....  | 750 00   | 1,493 34  | 7,029 73                       | 9,126 53                      | 2,126 27                        | 49 75   | 20,575 62 |
| Totaux .....   | 9,801 45 | 16,458 65 | 23,022 84                      | 20,563 45                     | 7,472 34                        | 566 18  | 77,884 91 |
| A déduire \$13, perçues pour les terres des écoles en juin 1886..... |          |           |                                |                               |                                 |         | 13 00     |
| Terres des écoles .....  |          |           |                                |                               |                                 |         | 77,871 91 |
|  |          |           |                                |                               |                                 |         | 1,935 80  |
| Total.....   |          |           |                                |                               |                                 |         | 79,807 71 |

\* \$5.50 inclus pour droits sur du bois coupé sur les terres des écoles, laquelle somme sera déduite du revenu de l'année expirée le 31 octobre 1888, et portée au crédit du "Compte des terres des écoles."

G. U. RYLEY,  
Commis des bois, mines et pâturages.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,  
OTTAWA, 31 octobre 1887.

RECETTES provenant des pâturages, des terres à foin et des terrains miniers, pour les douze mois expirés le 31 octobre 1887.

| Mois.           | Pâturages.            |                        | Droit produit des permis de faucher le foin. | Honoraires provenant des mines. | Droit régulier sur les carrières. | Totaux.   |
|-----------------|-----------------------|------------------------|--|---------------------------------|-----------------------------------|-----------|
|                 | En espèces.           | Scip.                  |  |                                 |                                   |           |
| 1886.           | \$ cts.               | \$ cts.                | \$ cts.                                      | \$ cts.                         | \$ cts.                           | \$ cts.   |
| Novembre .....  | 5,381 41              | 4,140 00               | 105 20                                       | 5 00                            | .....                             | 9,831 61  |
| Décembre .....  | { 1,089 55<br>25 60 } | { 2,907 00             | 20 40  | 5 00                            | .....                             | 4,047 55  |
| 1887.           |                       |                        |  |                                 |                                   |           |
| Janvier .....   | 734 87                | 2,455 22               | 294 35                                       | 30 00                           | .....                             | 3,514 44  |
| Février .....   | 1,472 81              | 3,297 69               | 108 40                                       | 5 00                            | .....                             | 4,883 90  |
| Mars .....      | 1,040 60              | 624 00                 | 81 60  | .....                           | .....                             | 1,746 20  |
| Avril .....     | 187 61                | 2,449 00               | 58 50  | 60 00                           | .....                             | 2,746 11  |
| Mai .....       | 582 23                | 4,400 00               | 29 20  | 10 00                           | .....                             | 5,021 43  |
| Juin .....      | 228 99                | 1,741 55               | 87 80  | .....                           | .....                             | 2,068 34  |
| Juillet .....   | 273 85                | 1,968 90               | 325 80                                       | 95 00                           | 4 21                              | 2,667 76  |
| Août .....      | 153 85                | 853 97                 | 542 30                                       | .....                           | .....                             | 1,560 12  |
| Septembre ..... | 82 40                 | 1,180 00               | 117 25                                       | 5 00                            | .....                             | 1,384 65  |
| Octobre .....   | 275 00                | { 560 00<br>1,480 00 } | 25 70  | 15 00                           | .....                             | 2,355 70  |
| Totaux.....     | 11,528 77             | 28,048 33              | 1,796 50                                     | 230 00                          | 4 21                              | 41,607 81 |

G. U. RYLEY,

Commis des bois, mines et pâturages.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,  
OTTAWA, 31 octobre 1887.



B.—ETAT indiquant les recettes provenant des bois, pâturages, terres à foin et terrains miniers, à compter de l'année administrative 1872-73, et se terminant le 31 octobre, 1887.

| Exercice.                     | Droits sur les bois. |                  | Pâturages.       |      | Produit des permis de faucher le foin. | Redevances et bonis provenant des charbonnages. | Honoraires provenant des mines. | Droit régalian sur les carrières. | Totaux.           | Totaux ajoutés d'année en année. |
|-------------------------------|----------------------|------------------|------------------|------|--|---|---------------------------------|-----------------------------------|-------------------|----------------------------------|
|                               | En espèces.          |                  | Script.          |      |  |   |                                 |                                   |                   |                                  |
|                               | \$                   | cts.             | \$               | cts. |  |   |                                 |                                   |                   |                                  |
| 1872-73                       | 109 25               |                  |                  |      |  |   |                                 |                                   | 109 25            | 109 25                           |
| 1873-74                       | 1,710 55             |                  |                  |      |  |   |                                 |                                   | 1,710 55          | 1,819 80                         |
| 1874-75                       | 3,335 25             |                  |                  |      |  |   |                                 |                                   | 3,335 25          | 5,135 05                         |
| 1875-76                       | 387 00               |                  |                  |      |  |   |                                 |                                   | 387 00            | 5,522 05                         |
| 1876-77                       | 320 00               |                  |                  |      |  |   |                                 |                                   | 320 00            | 5,862 05                         |
| 1877-78                       | 1,620 00             |                  |                  |      |  |   |                                 |                                   | 1,620 00          | 7,482 05                         |
| 1878-79                       | 325 00               |                  |                  |      |  |   |                                 |                                   | 325 00            | 7,807 05                         |
| 1879-80                       | 25,121 46            |                  |                  |      |  |   |                                 |                                   | 25,121 46         | 32,928 51                        |
| 1880-81                       | 32,028 16            |                  |                  |      |  |   |                                 |                                   | 32,028 16         | 64,956 67                        |
| 1881-82                       | 58,753 14            | 2,245 00         |                  |      | 40 00                                  |   |                                 |                                   | 61,038 14         | 125,994 81                       |
| 1882-83                       | 90,066 46            | 22,841 43        |                  |      | 880 00                                 |   |                                 | 33 91                             | 113,874 80        | 239,819 61                       |
| 1883-84                       | 147,983 10           | 11,370 60        |                  |      | 493 90                                 |   | 14 00                           | 105 00                            | 159,994 60        | 399,814 21                       |
| 1884-85                       | 87,474 99            | 17,039 75        |                  |      | 23 00                                  |   | 329 00                          | 46 98                             | 105,380 37        | 505,194 58                       |
| 1885-86                       | 64,830 31            | 29,562 51        | 3,131 08         |      | 965 05                                 |   | 257 00                          | 21 78                             | 98,798 73         | 603,993 31                       |
| 1886-87                       | 65,111 74            | 14,242 77        | 39,487 67        |      | 1,509 40                               |   | 135 00                          | 6 00                              | 120,492 58        | 724,485 89                       |
| Revenu jusqu'au 30 juin 1887. | 579,166 41           | 97,355 05        | 42,618 75        |      | 2,705 70                               | 1,691 30  | 735 00                          | 213 67                            | 724,485 89        | .....                            |
| Juillet 1887.                 | 7,093 10             | 273 85           | 1,968 90         |      | 325 80                                 |   | 95 00                           | 4 21                              | 9,760 86          | 734,246 75                       |
| Août 1887.                    | 5,955 75             | 163 85           | 853 97           |      | 542 30                                 |   |                                 |                                   | 7,635 87          | 741,782 62                       |
| Septembre 1887.               | 6,706 28             | 82 40            | 1,180 00         |      | 117 25                                 |   |                                 |                                   | 8,090 93          | 749,873 55                       |
| Octobre 1887.                 | 20,575 62            | 275 00           | 2,040 00         |      | 25 70                                  |   |                                 |                                   | 22,931 32         | 772,804 87                       |
| <b>Totaux</b>                 | <b>619,527 16</b>    | <b>98,140 16</b> | <b>48,661 62</b> |      | <b>3,716 75</b>                        | <b>1,690 30</b>                                 | <b>850 00</b>                   | <b>207 88</b>                     | <b>772,804 87</b> |                                  |

NOTE.—\$80 de script et comprises dans les recettes produites par les permis de faucher le foin.

**RÈGLEMENTS** concernant la concession de licences annuelles de coupes de bois sur les terres fédérales du Manitoba, des Territoires du Nord-Ouest, et à l'ouest jusqu'à la hauteur des terres près de la Passe de l'Aigle, dans la zone du chemin de fer dans la province de la Colombie-Britannique en vertu des dispositions de l'article 52 de l'"Acte des terres fédérales, 1879," approuvés par Son Excellence le gouverneur général le 8 mars 1883, tel qu'amendé par les arrêts rendus en conseil depuis cette date.

1. L'étendue de coupe de bois que comprendra une licence annuelle ne pourra excéder cinquante milles carrés; et il ne sera pas concédé plus d'une coupe à la même personne ou compagnie. Les exceptions à cette règle, que des circonstances spéciales rendaient opportunes, ne se feront qu'avec la sanction du gouverneur en conseil.

2. Les licences seront données aux conditions suivantes :—

(a) Le porteur de la licence paiera une rente foncière de cinq piastres (\$5) par mille carré.

(b) Dans le mois à compter de la date de l'arrêté en conseil concédant une coupe de bois, celui en faveur duquel il aura été rendu, paiera la rente, pour l'année à l'avance; la dite rente portant intérêt à raison de 6 pour 100 par an, depuis la date de l'arrêté jusqu'à celle du paiement.

(c) Le porteur de la licence paiera un droit régalien de 5 pour 100 sur le montant de la vente de tous les produits de sa coupe.

(d) On devra disposer de toutes les licences de coupes de bois par adjudication publique. Les soumissionnaires devront indiquer la somme ou le boni qu'ils s'engagent à payer par mille carré, en sus de la rente foncière et du droit régalien; et la coupe sera adjugée à celui qui offrira le boni le plus élevé.

(e) Le porteur de la licence devra avoir en service, dans l'année d'une date qui sera fixée dans sa licence, et tenir en service pendant six mois au moins de chaque année de possession par lui d'une licence, une scierie capable de débiter journellement 10,000 pieds, mesure de planche.

3. Si le porteur de licence a fidèlement rempli toutes les conditions ci-dessus énoncées, et si, du reste, on n'a pas besoin de sa coupe soit pour la colonisation ou pour quelque autre objet d'intérêt public, ce dont le ministre de l'intérieur sera juge, la licence pourra être renouvelée pour une autre année, sauf tout changement de la redevance annuelle et du droit régalien que pourra ordonner le gouverneur en conseil.

4. En territoire non arpenté, celui à qui une licence sera promise, devra, avant de la recevoir, et avant de pouvoir abattre du bois, faire exécuter, à ses propres frais, sous la direction de l'arpenteur général, un arpentage de sa coupe par un arpenteur fédéral ayant dûment qualité pour faire cette opération; et le plan ainsi que les notes de cet arpentage se déposeront aux archives du département de l'intérieur.

Dans un territoire arpenté, les coupes consisteront en sections de townships, et en subdivisions ou fractions légales de sections de townships.

5. Nulle punition ne sera infligée aux personnes des catégories suivantes pour le fait de couper du bois sur les terres fédérales dont on n'aura pas disposé, et situées à l'ouest du sommet des montagnes Rocheuses :—Aux mineurs émancipés, employés à des explorations ou au travail des mines; ou aux voyageurs; ou aux personnes qui ne sont engagées que dans des recherches ou explorations scientifiques; ou aux cultivateurs abattant du bois pour l'usage de leurs fermes, ou aux propriétaires de mines contenant de la houille ou des minéraux, coupant du bois pour des fins de houillères ou autres; aux personnes faisant du bois de corde pour chauffage, destiné à leur usage personnel, ou à l'usage de bateaux à vapeur, ou à des fins scolaires.

A. M. BURGESS,

*Sous ministre de l'Intérieur.*

**RÈGLEMENTS concernant la manière de disposer du bois sur les terres fédérales, situées entre la hauteur des terres près de la Passe de l'Aigle et le 49°34' de latitude nord, dans la province de la Colombie-Britannique, tels qu'ils sont insérés dans les règlements sur la manière de disposer des terres fédérales que comprend la zone des terres affectées au chemin de fer dans cette province, autorisés par un arrêt en conseil en date du 17 septembre 1887.**

1. Il sera défendu à toute personne, sans être munie d'une licence à cet égard, qui sera accordée comme ci-après mentionné, de couper, d'abattre ou de charroyer tous arbres ou bois sur ou de toutes terres fédérales.

2. Toute personne qui violera les dispositions de l'article précédent sera passible, pour la première offense, d'une amende de pas moins de deux cent cinquante piastres, et à défaut de paiement immédiat, d'un emprisonnement de trois mois de calendrier, et pour une seconde offense d'une amende de deux cent cinquante piastres et d'un emprisonnement de trois mois de calendrier, à la fois.

3. Toute personne voulant couper ou abattre et charroyer des arbres ou du bois des terres fédérales, peut obtenir une licence à cet effet en prouvant à la satisfaction du ministre de l'intérieur qu'elle s'est conformée aux dispositions suivantes, cette mesure devant être faite par un affidavit, dressé suivant la formule P. de l'annexe ci-jointe :

(a) Elle devra demander par écrit telle licence au ministre de l'intérieur, et devra aussi, si le terrain que sa licence embrasse ne se trouve pas renfermé dans un township arpenté, jalonner tel terrain en plaçant à chaque angle ou coin de ce terrain un jalon ou un poteau d'au moins quatre pouces carrés et ne dépassant pas le sol de moins de quatre pieds; et, sur chaque poteau, elle devra inscrire son nom et l'angle indiqué de la manière suivante: A. B., angle N.E., (signifiant angle nord-est,) ou suivant que les circonstances et la disposition des lieux l'exigeront; si tels poteaux sont plantés avant que l'avis exigé dans le paragraphe suivant ait été donné, toutes les mesures prises par le solliciteur seront nulles; avec sa demande, il devra envoyer au ministre de l'intérieur, une carte ou un plan du terrain ainsi jalonné, ou spécifiant l'étendue et les limites et donnant les meilleures informations possibles sur ce terrain; mais, si le terrain a déjà été arpenté, alors le numéro officiel de la section ou des sections ou de partie d'icelles qu'il sollicite sera donné.

(b) Après avoir fait sa demande d'une licence, le solliciteur publiera durant trente jours, dans la *Gazette de la Colombie-Britannique* et dans tout autre journal ayant de la circulation dans le district où se trouvent situées les terres en question, avis de sa demande d'une licence de coupe de bois, et donnera dans tel avis la meilleure description possible du terrain qu'il sollicite, en spécifiant l'étendue et les limites et toutes autres particularités, s'il y en a, qui peuvent être exigées par le ministre de l'intérieur.

4. Si une réclamation contraire est présentée au ministre de l'intérieur, il pourra la prendre en considération et en décider.

5. Des licences de bois coupés seront accordées pour telle étendue de terre et tel intervalle de temps qui seront déterminés de temps en temps par le gouverneur en conseil; le porteur de licence paiera au ministre de l'intérieur, pour le service de Sa Majesté, une somme annuelle de cinquante piastres durant tout le temps que sa licence sera en vigueur; le premier paiement devant être fait dès l'émission de sa licence, et les paiements suivants annuellement, à une date fixée dans la licence, et à défaut de paiement de toute telle somme dans les trente jours après échéance, la licence deviendra nulle.

6. Aucune licence de coupe de bois ne sera accordée sur les terres faisant partie de tout établissement ou de toute réserve de Sauvages, et le ministre de l'intérieur pourra refuser d'accorder toute licence quand il le jugera favorable à l'intérêt public.

7. La licence pourra être conforme à la formule Q, qui se trouve dans la cédule annexée à ces règlements.

8. Tout porteur de licence tiendra note par écrit de la quantité d'arbres qu'il aura abattus sur le terrain qu'embrasse sa licence, ainsi que de la mesure de ces arbres, et à l'expiration de chaque mois, tant que durera sa licence, il préparera et



produira au ministre de l'intérieur un état par écrit, vérifié par un affidavit, indiquant le nombre d'arbres abattus, et la mesure d'iceux, et il paiera alors à l'agent forestier de la couronne, pour le service de Sa Majesté, une somme de trente centins pour chaque arbre abattu, et aussi la somme de soixante-quinze cents pour chaque mille pieds de mesure de planche, contenus dans les billots produits par les dits arbres, et jusqu'à ce que ces sommes soient payées les billots ne seront pas enlevés de la terre où ils ont été coupés; et un privilège pour les dits droits existera sur les billots jusqu'à ce que les droits soient payés, et dès que les billots auront été mesurés, et jusqu'au paiement des droits, l'agent forestier de la couronne prendra et gardera possession des billots.

9. En marquant le nombre d'arbres abattus, on ne devra pas inclure le petit bois servant de liens d'enrayage, de leviers, et à la confection de trains de bois, ou à des usages de même genre, et on ne paiera pas de droits sur ce bois.

10. L'échelle et la règle d'après laquelle on fera le mesurage des billots sera la règle établie et prescrite dans le *Scribner's Lumber and Log Book*, tel qu'enregistré par George W. Fisher, de Rochester, New-York.

11. En mesurant les billots une déduction sera faite dans le cas de billots creux, égale à la moitié du diamètre de la partie creuse de ce billot; et on prendra le diamètre moyen de tous les billots longs de plus de dix-huit pieds.

12. Si le porteur de licence ne tient pas de livres de compte exacts de ses affaires, ou ne les présente pas à l'inspection d'un agent autorisé du ministre de l'intérieur, lorsqu'il en est requis, ou s'il ne livre pas au ministre de l'intérieur l'état par écrit susdit, ou s'il présente volontairement un faux état, il sera passible d'une amende de deux cent cinquante piastres, qui sera recouvrable comme susdit, et à défaut de paiement, il sera condamné à un emprisonnement n'excédant pas soixante jours, et au cas de conviction, sa licence pourra être cancellée par le ministre de l'intérieur.

*Responsabilité des personnes qui coupent du bois sans permission.*

13. Si une personne, sans autorisation coupe ou emploie, ou induit toute autre personne à couper ou aider à couper du bois de toute sorte, sur toutes terres fédérales, ou enlève, ou charroie, ou emploie, ou induit, ou aide toute personne à enlever ou à charroyer du bois de toute sorte, elle n'acquerra aucun droit sur le bois ainsi coupé et n'aura aucune réclamation pour avoir coupé le dit bois, l'avoir préparé pour le marché ou l'y avoir transporté; et lorsque le bois aura été enlevé hors de l'atteinte des fonctionnaires forestiers de la couronne, ou qu'il se trouvera autrement impossible de le saisir, outre la perte de son travail et de ses déboursés, elle paiera une amende de pas plus de trois piastres pour chaque billot qu'elle aura été convaincue avoir coupé ou charroyé, ou aidé à couper ou à charroyer; et cette somme sera recouvrable avec dépense sur une action intentée au nom de la Couronne, dans toute cour de justice civile ayant juridiction pour le montant de l'amende; et dans tous les cas il appartiendra à la partie accusée de prouver la permission de couper et de prendre le bois; et l'affirmation du saisissant ou poursuivant qu'il est dûment employé en vertu de l'autorité de ces règlements, en sera une preuve suffisante, à moins que le défendeur ne prouve le contraire.

14. Lorsqu'un fonctionnaire ou agent forestier de la couronne obtient une information satisfaisante appuyée d'un affidavit donné devant un juge de paix, ou tout autre fonctionnaire ou personne compétente, que du bois a été coupé sans autorisation sur des terres fédérales, ou si un fonctionnaire ou agent forestier de la couronne, d'après d'autres sources d'informations, ou d'après sa propre connaissance, sait que du bois a été coupé sans autorisation sur les dites terres, il peut saisir ou faire saisir, au nom de Sa Majesté, le bois qu'on aura rapporté ou qu'on aura connu avoir été coupé à quelque endroit qu'il se trouve, et le mettre sous bonne garde, jusqu'à ce que l'affaire puisse être décidée par une autorité compétente:

2. Et lorsque le bois qu'on dit ou qu'on connaît avoir été coupé sans autorisation aura été mêlé à d'autres bois pour former un caisson, un hangar ou un radeau, ou que de toute autre manière il aura été, à une scierie ou ailleurs, mêlé à d'autre bois, de telle sorte qu'il sera impossible ou très difficile de distinguer le bois ainsi coupé, sans

autorisation, des autres bois, le tout sera réputé avoir été coupé sans autorisation et sera en conséquence passible de saisie et de confiscation, jusqu'à ce que le premier ait séparé, à la satisfaction de l'agent forestier de la couronne, un bois de l'autre.

15. Lorsqu'un agent forestier de la couronne, ou tout fonctionnaire ou agent du ministre de l'intérieur, a des doutes sur la question de savoir si du bois a été coupé ou non sans autorisation, ou s'il est passible ou non des droits de la couronne, en tout ou en partie, il peut demander à la ou aux personnes qui en ont la possession ou la charge, quand et où le dit bois a été coupé ; et s'il ne lui est pas donné d'explications satisfaisantes, sous serment ou autrement, suivant qu'il pourra l'exiger, il pourra saisir et détenir ce bois jusqu'à ce que preuve soit faite à la satisfaction du ministre de l'intérieur, ou de tel agent ou fonctionnaire forestier de la couronne, que ce bois n'a pas été coupé sans autorisation, et qu'il n'est pas passible, en tout ou en partie, d'aucuns droits de la couronne ; et si cette preuve n'est pas faite dans les trente jours à compter de cette saisie, ce bois pourra être traité comme du bois coupé sans autorisation, ou sur lequel les droits de la couronne n'ont pas été payés, suivant les faits du cas ; et les droits sur ce bois pourront être recouvrés conformément à la clause 74 de l'Acte des terres fédérales.

16. Lorsque du bois ou tout produit de ce bois est saisi en vertu des dispositions de ces règlements par un agent ou fonctionnaire forestier de la couronne, il peut permettre que ce bois, ou son produit, soit enlevé et qu'il en soit disposé, sur réception de garantie suffisante, par voie de cautionnement ou autrement, à sa satisfaction, pour la valeur entière du dit bois, ou, à sa discrétion, pour le paiement du double du montant de tous droits, amendes, punitions et dépens encourus ou imposés, suivant le cas.

17. Tout bois saisi en vertu de ces règlements au nom de la couronne, à titre de confiscation, sera réputé être condamné, à moins que le propriétaire, ou la personne pour laquelle il a été saisi, donne, dans le mois à compter du jour de la saisie, avis au fonctionnaire saisissant, ou à l'agent ou au fonctionnaire forestier de la couronne en vertu de l'autorité duquel la saisie a été faite, qu'il a l'intention de contester la saisie. Si, dans les quinze jours après, le réclamant n'a pas institué de procédés devant un tribunal ayant juridiction, pour contester la saisie, ou si la décision du tribunal lui est défavorable, ou si le réclamant manquait d'intenter dûment ces procédés, de l'avis du juge devant lequel cette cause peut s'instruire (et qui pourra pour cette raison débouter l'action à l'expiration des trois mois à compter de la date à laquelle elle aura été intentée—nonobstant toutes stipulations antérieures au contraire), le bois pourra être confisqué et vendu au profit de la couronne, sur ordre du ministre de l'intérieur, après avis, donné sur le lieu, de trente jours au moins ; pourvu néanmoins que le ministre de l'intérieur, s'il jugeait à propos de le faire, puisse, au lieu de confisquer le bois coupé sans autorisation sur les terres fédérales, imposer une amende ou une punition qui, outre tous les frais encourus, sera prélevée sur ce dit bois ; et, à défaut de paiement du tout, sur demande, il pourra, après un avis de quinze jours, vendre ce bois à l'enchère publique, et il pourra, à sa discrétion, retenir tous les produits de la vente, ou le montant de la punition et des dépens seulement.

18. Et lorsque du bois est saisi pour non-paiement des droits de la couronne, ou pour une cause quelconque de confiscation, ou lorsqu'une poursuite est intentée pour une punition ou confiscation en vertu de ces règlements, et qu'un doute surgit sur la question de savoir si les dits droits ont été payés sur le dit bois, ou si le dit bois a été coupé sur des terres autres que les terres fédérales susdites, il appartiendra au propriétaire ou à celui qui réclame le bois, et non au fonctionnaire qui l'a saisi ou à la partie qui a instituée la poursuite, de prouver le paiement ou sur quelle terre le dit bois a été coupé.

19. Tout fonctionnaire ou personne qui pratiquera la saisie du bois, dans l'accomplissement de son devoir, en vertu de ces règlements, pourra, au nom de la couronne, demander l'aide nécessaire pour obtenir et protéger le bois saisi ; et si une personne, sous quelque prétexte que ce soit, par voie de fait, force ou violence, ou par menace de force et de violence résiste à un fonctionnaire ou à une personne qui l'aide, ou entrave l'un ou l'autre, dans l'accomplissement de son devoir, en vertu de ces règle-

ments, cette personne sera coupable de félonie, et, sur conviction de cette offense, sera punissable en conséquence.

20. Si une personne, qu'elle prétende être le propriétaire ou non, secrètement ou ouvertement, et avec ou sans force ou violence, prend ou charroie, ou fait prendre ou charroyer sans la permission du fonctionnaire ou de la personne qui l'a saisi, ou de l'autorité compétente, du bois saisi et détenu pour des raisons légitimes en vertu de ces règlements, avant qu'une autorité compétente ait déclaré que le dit bois a été saisi sans raison valable, cette personne sera réputée avoir volé le bois, propriété de la couronne, et être coupable de félonie, et, sur conviction de cette offense, elle sera punissable en conséquence.

21. Le ministre de l'intérieur pourra, de temps à autre, délimiter les districts de coupe de bois, et nommer un agent forestier de la couronne pour chacun de ces districts.

22. Le ministre de l'intérieur pourra annuler toute licence de coupe de bois accordée en vertu des dispositions des présents règlements, si, selon lui, le porteur de la licence ne doit pas, dans le temps prescrit par sa licence, procéder sans interruption à couper et fabriquer le bois dans les limites de cette licence.

*Glissoirs, etc.*

23. Nulle vente ou concession de terres fédérales ne donnera ou ne conférera de droits ou de titres à aucun glissoir, barrage, cours d'eau, jetée ou estacade, ou à tous autres travaux antérieurement construits sur les dites terres, ou à aucune rivière traversant ou longeant les dites terres, dans le but de faciliter la descente du bois ou de billots, à moins que ce ne soit expressément mentionné dans les lettres patentes ou tout autre document établissant qu'en vertu de cette vente ou concession cette glissoir, barrage, cours d'eau, jetée ou estacade, ou les autres travaux sont destinés à être vendus ou accordés en concession.

2. Le libre usage de tout glissoir, barrage, cours d'eau, jetée ou estacade, ou autres travaux construits sur des rivières pour faciliter la descente du bois ou des billots, et le droit d'y arriver dans le but de s'en servir et de les tenir en bon état de réparation, ne sera en aucune façon interrompu ou obstrué par ou en vertu d'une vente ou concession de terres fédérales faite subséquemment à la construction de ces travaux.

24. Le libre usage, pour le flottage des billots ou autres bois, de toute rivière ou lac qui peut être nécessaire pour la descente des dits billots ou bois des terres fédérales, et le droit d'accès à cette rivière ou lac, et de passer et repasser sur ou le long des terres des deux côtés, et lorsque c'est nécessaire pour l'usage du dit lac ou rivière et sur un chemin de portage établi ou nécessaire, évitant un rapide ou une chute, ou reliant cette rivière ou lac, et sur le dit chemin selon que, à cause des obstacles naturels, il sera nécessaire pour sortir le bois des terres fédérales, et le droit de construire tout glissoir ou établir des cours d'eau là où c'est nécessaire, se continueront sans interruption, et ne seront pas affectés ou obstrués par ou en vertu d'une vente ou concession des dites terres.

A. M. BURGESS,

*Sous-ministre de l'intérieur.*

FORMULE Q.

*Formule de licence.*

N<sup>o</sup>

Durée,

ans,

Le présent est à l'effet de certifier que pour le terme de \_\_\_\_\_ ans, à compter de ce jour, il est permis à \_\_\_\_\_, de \_\_\_\_\_, en la province de la Colombie-Britannique, de couper, abattre et enlever (sauf la réserve ci-dessous) du bois dans toute l'étendue des terres fédérales située dans le district de \_\_\_\_\_ et plus particulièrement décrite comme étant (*description du terrain*) et contenant \_\_\_\_\_ acres, plus ou moins, avec droit d'entrée, de sortie et de retour pour

agents, serviteurs et ouvriers, à ces fins, sur toutes terres fédérales voisines, vacantes et inoccupées ;

Moyennant, néanmoins, le paiement de la somme annuelle de piastres, le jour de chaque année du dit terme, et le paiement de tous autres deniers, honoraires et droits prescrits par les règlements à l'effet de disposer des terres fédérales dans les limites de la zone de chemin de fer dans la province de la Colombie-Britannique tels qu'approuvés par un arrêté rendu en conseil le 17 septembre, et sauf aussi toutes autres prescriptions du dit acte à l'égard du bois.

Mais tous les arbres de dimensions exceptionnellement grandes qui pourront se trouver ou croître sur la dite étendue de terre sont par le présent expressément réservés à toujours pour le service de Sa Majesté, et il est par le présent expressément défendu au dit de couper ou d'abattre aucun de ces arbres.

Daté à

*Sous-ministre de l'intérieur.*

**RÈGLEMENTS pour la coupe du bois sur les terres fédérales que comprend la zone de chemin de fer dans la Colombie-Britannique située au sud du 49° 34' de latitude nord et à l'ouest du 121e de longitude ouest de Greenwich.**

1. Il sera défendu à toute personne, sans être munie d'une licence à cet égard qui sera accordée comme ci-après mentionné, de couper, d'abattre ou de charroyer tous arbres ou bois sur ou de toutes terres fédérales.

2. Toute personne qui violera les dispositions de l'article précédent sera passible, pour chaque offense, d'une amende de pas moins de cinq piastres et n'excédant pas cinq cents piastres ; laquelle sera recouvrable d'une manière sommaire, sur dénonciation de toute personne, devant un magistrat stipendiaire, ou deux juges de paix ; et à défaut de paiement il y aura emprisonnement pour pas plus de trente jours.

3. Toute personne voulant couper ou abattre et charroyer des arbres ou du bois des terres fédérales, peut obtenir un licence à cet effet en se conformant aux dispositions suivantes :

(a) Elle devra demander par écrit telle licence au ministre de l'intérieur, et devra aussi, si le terrain que sa licence embrasse ne se trouve pas renfermé dans un township arpenté, jalonner tel terrain en plaçant à chaque angle ou coin de ce terrain un jalon ou un poteau d'au moins quatre pouces carrés et ne dépassant pas le sol de moins de quatre pieds ; et sur chaque poteau, elle devra inscrire son nom et l'angle indiqué de la manière suivante : " A. B., angle N.E., (signifiant angle nord-est,) ou suivant que les circonstances et la disposition des lieux l'exigeront ; si tels poteaux sont plantés avant que l'avis exigé dans le paragraphe suivant ait été donné, toutes les mesures prises par le solliciteur seront nulles ; avec sa demande, il devra envoyer au ministre de l'intérieur une carte ou un plan du terrain ainsi jalonné, en spécifiant l'étendue et les limites, et donnant les meilleures informations possibles sur ce terrain ; mais, si le terrain a déjà été arpenté, alors le numéro officiel de la section ou des sections ou de partie d'icelles qu'il sollicite sera donné.

(b) Après avoir fait sa demande d'une licence, le solliciteur publiera, durant trente jours, dans la *Gazette de la Colombie-Britannique* et dans tout autre journal ayant de la circulation dans le district où se trouvent situées les terres en question, avis de sa demande d'une licence de coupe de bois, et il donnera dans tel avis la meilleure description possible du terrain qu'il sollicite, en spécifiant l'étendue et les limites et toutes autres particularités, s'il y en a, qui peuvent être exigées par le ministre de l'intérieur.

4. Si une réclamation contraire est présentée au ministre de l'intérieur, il pourra la prendre en considération et en décider.

5. Il ne sera pas accordé de licence de coupe de bois pour une plus grande étendue que celle de mille acres de terre pour chaque 25,000 pieds M. P. de bois que la scierie exploitée à l'égard de la dite coupe de bois peut couper en douze heures, et il ne sera pas donné de licence pour une plus longue période que celle de quatre années. La licence ne sera pas transférabile et sera sujette à renonciation en tout

temps. Personne n'aura droit à plus d'une licence dans le même temps. Le porteur de licence devra payer au ministre de l'intérieur, pour le service de Sa Majesté, pendant que durera sa licence, une somme annuelle de dix piastres, pour chaque 1,000 acres convertis par la dite licence, le premier paiement devant être fait sur réception de cette licence, et les paiements suivants, annuellement. A défaut de paiement, la licence deviendra nulle.

6. Aucune licence de coupe de bois ne sera accordée sur les terres faisant partie de tout établissement ou de toute réserve de Sauvages, et le ministre de l'intérieur pourra refuser d'accorder toute licence quand le gouverneur général en conseil le jugera favorable à l'intérêt public.

7. La licence pourra être conforme à la formule A, qui se trouve dans la cédule annexée à ces règlements.

8. Tout porteur de licence tiendra note par écrit de la quantité d'arbres qu'il aura abattus sur le terrain qu'embrasse sa licence, et à l'expiration de chaque semestre, tant que durera sa licence, il préparera et fournira au ministre de l'intérieur un état par écrit, vérifié par une déclaration reçue devant un juge de paix, indiquant le nombre d'arbres abattus, et il paiera alors à l'agent des bois de la couronne, pour le service de Sa Majesté, une somme de quinze centins pour chaque arbre abattu, sauf pour tels arbres qui sont ci-après exceptés.

9. Le porteur de licence donnera, s'il en est requis, à l'agent des bois de la couronne, le compte original des arbres abattus.

10. Si le porteur de licence ne tient pas compte par écrit du nombre d'arbres abattus de par sa licence, ou s'il ne livre pas à l'agent des bois de la couronne l'état par écrit susdit, ou s'il présente volontairement un faux état, il sera passible d'une amende de pas moins de cinq piastres ni de plus de deux cent cinquante piastres, qui sera recouvrable comme susdit, et à défaut de paiement, il sera condamné à un emprisonnement n'excédant pas trente jours.

11. Les articles précédents de ces règlements ne sont pas interprétés de manière à infliger une pénalité aux mineurs émancipés, employés à des explorations ou au travail des mines, ou aux voyageurs, ou aux personnes qui ne sont engagées que dans des recherches ou explorations scientifiques, ou aux cultivateurs abattant du bois pour l'usage de leurs fermes, ou aux propriétaires de charbonnages coupant du bois pour des fins houillères, ou aux personnes faisant du bois de corde pour chauffage, destiné à leur usage personnel, ou à l'usage de bateaux à vapeur, ou à des fins scolaires.

12. En marquant le nombre d'arbres abattus, on ne devra pas inclure le petit bois servant de liens d'enrayage, de leviers, et pour la confection de trains de bois, ou à des usages du même genre.

13. Si une personne, sans autorisation, ou à moins que ce ne soit expressément permis par ces règlements, coupe ou emploie, ou induit toute autre personne à couper ou aide à couper du bois sur toutes terres fédérales, ou enlève ou charrie tout bois propre au commerce ainsi coupé, elle n'acquerra aucun droit sur le bois ainsi coupé, et n'aura aucune réclamation pour avoir coupé ce bois, l'avoir préparé pour le marché et l'y avoir transporté; et tout bois ainsi coupé pourra être saisi par l'agent des bois de la couronne ou un autre officier ou agent du ministre de l'intérieur, et sera vendu au profit de la couronne.

(a) Quand le bois ou les billots faits, a ou ont été enlevés des terres fédérales par toute telle personne, elle paiera, à part la perte de son travail ou de ses déboursés, une piastre pour chaque arbre (le petit bois excepté) qu'on prouvera qu'elle a abattu ou fait abattre ou enlever, laquelle somme sera recouvrée avec les frais au nom du ministre de l'intérieur, devant toute cour ayant juridiction en matières civiles, pour le montant de l'amende;

(b) Dans ces cas, il appartiendra au prévenu de prouver qu'il était autorisé à abattre le bois.

14. Quand il a été coupé du bois sans autorisation sur les terres fédérales, et qu'il a été mêlé avec d'autre bois pour former un caisson, un barrage ou un radeau, ou qu'il l'a été de toute autre manière de façon à rendre impossible ou très difficile à

l'agent de distinguer le bois ainsi abattu illégalement sur les terres fédérales d'autre bois avec lequel il a été mêlé, tout le bois ainsi mélangé sera considéré comme ayant été coupé sans autorisation sur les terres publiques, et sera passible de saisie et de confiscation jusqu'à ce qu'il soit séparé et mis à part par le détenteur à la satisfaction de l'officier pratiquant la saisie.

15. L'officier pratiquant la saisie pourra, au nom de la couronne, requérir l'assistance nécessaire pour mettre en sûreté et protéger le bois saisi.

16. Tout le bois saisi en vertu de ces règlements sera considéré comme confisqué à moins que celui chez qui il a été saisi, ou le propriétaire, ne donne avis, dans le délai d'un mois après la saisie, à l'officier qui a pratiqué la saisie, ou au plus proche agent des bois de la couronne, qu'il réclame ou a l'intention de réclamer le bois saisi ; à défaut de tel avis, l'agent susdit fera rapport au ministre de l'intérieur, qui pourra ordonner la vente de ce bois par le dit agent après un avis d'au moins trente jours.

17. Tout juge de la cour suprême pourra sommairement, sur requête, rendre jugement sur telles saisies, et pourra ordonner de livrer le bois à son propriétaire présumé, sur garantie par ce dernier de payer le double de la valeur au cas de condamnation, laquelle garantie devra être appuyée de son cautionnement et de deux bonnes et suffisantes cautions.

(a) Tel cautionnement sera pris au nom du ministre de l'intérieur pour le service de Sa Majesté, et sera livré au dit ministre de l'intérieur, qui le gardera.

(b) Si le bois saisi est confisqué, la valeur en devra être payée immédiatement au ministre de l'intérieur et le cautionnement annulé, autrement l'amende deviendra exigible et sera recouvrée.

18. Toute personne se prévalant d'un faux état ou d'un faux serment pour échapper au paiement de tous deniers dus sur du bois en vertu de ces règlements, perdra le bois à l'occasion duquel elle essaie de se soustraire au paiement de tels deniers.

19. Le ministre de l'intérieur pourra, de temps à autre, délimiter les districts de coupes de bois, et nommer un agent des bois de la couronne pour chacun de ces districts.

20. Aucuns billots ne seront sciés dans aucune scierie, ni autrement convertis en bois de service ou autres matériaux, dans une scierie, tant que ces billots n'auront pas été mesurés et que les droits ci-après mentionnés n'auront pas été acquittés ; mais les dispositions de cet article ne s'appliqueront pas aux billots coupés sur les terres possédées à titre de préemption ou en vertu d'une concession de la couronne.

21. Les billots seront mesurés à la scierie par l'agent des bois de la couronne, ou la personne nommée à cet effet par le ministre de l'intérieur, pour le district dans lequel est située cette scierie.

22. Après le mesurage des billots, celui qui l'aura fait dressera un bordereau indiquant la quantité de billots, le nombre de pieds de bois—mesure de planche—contenu dans ces billots, et le nom du propriétaire ; et l'agent des terres de la couronne transcrira dans les livres de son bureau une copie de ce bordereau. Une autre copie de ce bordereau sera dressée et remise à son propriétaire ou à son agent, avec un certificat y annexé attestant que ce bordereau est exact—et le bordereau ainsi certifié sera, pour constater le montant de droits de coupe de bois à payer sur ces billots, une présomption des faits y contenus, ainsi que de l'exactitude du dit mesurage.

23. L'échelle et la règle d'après laquelle on déterminera la quantité de billots sera la règle établie et prescrite dans le *Scribner's Lumber and Log Book*, tel qu'enregistré en 1862 par George W. Fisher, de Rochester, New York.

24. Le propriétaire des billots devra payer et paiera au ministre de l'intérieur, pour le service de Sa Majesté, la somme de vingt centins pour chaque mille pieds de bois—mesure de planche—qu'il y aura dans ces billots, et jusqu'à ce que cette somme soit payée, les billots ne devront pas être transportés à la scierie ou élevés du lieu où ils auront été mesurés, et un privilège pour ces droits grèvera ces billots jusqu'à ce que les dits droits aient été acquittés ; et aussitôt que les billots seront mesurés, et jusqu'à ce que les droits soient payés, l'agent des bois de la couronne pourra prendre et garder en sa possession les dits billots.

25. Lorsque les billots seront mesurés, il sera alloué pour les billots creux, croches ou autrement défectueux, suffisamment pour qu'ils équivalent à des billots sains, droits et de qualité marchande.

26. Ces règlements ne s'appliqueront pas à la coupe de la pruche.

27. Le ministre de l'intérieur pourra annuler toute licence de coupe de bois accordée en vertu des dispositions des présents règlements, si, selon lui, le porteur de la licence ne doit pas procéder sans interruption à couper et fabriquer du bois dans les limites de sa licence.

A. M. BURGESS,

*Sous-ministre de l'intérieur.*

## CÉDULE.

### FORMULE A.

Règlements relatifs à la manière de disposer des terres fédérales situées dans la zone du chemin de fer, dans la province de la Colombie-Britannique, tels qu'approuvés par un arrêté du conseil juillet 1885.

### N<sup>o</sup> FORMULE DE LICENCE DE COUPE DE BOIS.

Durée, ans.  
 Le présent est à l'effet de certifier que, pour le terme de ans, à  
 compter de ce jour, il est permis à de couper, abattre  
 et enlever (sauf la réserve ci-dessous) du bois dans toute l'étendue des terres fédérales  
 situées dans le district de , et plus particulièrement décrits comme  
 étant (*description du terrain*) et contenant acres, plus ou moins, avec  
 droit d'entrée, de sortie et de retour pour agents, serviteurs et  
 ouvriers, à ces fins, sur toutes terres fédérales voisines, vacantes et inoccupées ;

Moyennant, néanmoins, le paiement de la somme annuelle de piastres,  
 le jour de de chaque année du dit terme, et le paiement de tous  
 autres deniers, honoraires et droits prescrits par les règlements à l'effet de disposer  
 des terres fédérales dans les limites de la zone de chemin de fer dans la province de  
 la Colombie-Britannique, tels qu'approuvés par un arrêté rendu en conseil le 20 avril  
 1885, et sauf aussi toutes autres prescriptions du dit acte à l'égard du bois.

Mais tous les arbres de dimensions exceptionnellement grandes qui pourront se  
 trouver ou croître sur la dite étendue de terre sont par le présent expressément  
 réservés à toujours pour le service de Sa Majesté, et il est par le présent expressé-  
 ment défendu au dit de couper ou d'abattre aucun de ces arbres,

Daté à

.....  
*Sous-ministre de l'intérieur.*

RÈGLEMENTS concernant les terrains houillers dans les territoires du Nord-Ouest et la province du Manitoba, approuvés par Son Excellence l'administrateur du gouvernement en conseil, le 26 décembre 1882 (substitués aux précédents règlements du 17 décembre 1881), avec les modifications apportées à ces règlements approuvées par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 2 mars 1883, le 26 mars et le 13 mai 1884, le 3 décembre 1885, et le 13 et le 14 juin 1886.

1. Les districts suivants ont été réservés et déclarés districts houillers, connus comme étant ceux de la rivière Souris, de la rivière à l'Arc, de la rivière du Coude, de la rivière Saskatchewan-Sud, de la rivière Saskatchewan-Nord, de la Cascade, et du district de la montagne des Bois et ses environs.

Ces terres sont retirées de la vente ordinaire, mais les sections à nombre pair, à l'exception des terres de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, sont ouvertes à la colonisation, sujettes toutefois à la réserve des droits de mine houillère et des autres droits miniers à l'égard des dites terres.

## I.—DISTRICT HOULLER DE LA RIVIÈRE SOURIS.

|   |                |     |
|---|----------------|-----|
| Township 1, et moitiés sud de 2, rangs 4, 5, et 6. O. du deuxième méridien. |                |     |
| “ 1, 2, 3,  | “ 7, 8, 9, 10, | “ “ |
| “ 1, 2, 3, 4,   | “ 11,          | “ “ |
| “ 1, 2, 3, 4, 5,  | “ 12, 13,      | “ “ |
| “ 2, 3, 4, 5,   | “ 14,          | “ “ |
| “ 3, 4, 5,  | “ 15,          | “ “ |
| “ 4, 5,   | “ 16,          | “ “ |
| “ 5,  | “ 17,          | “ “ |

## II.—DISTRICT HOULLER DE LA RIVIÈRE À L'ARC.

Townships 19, 20, 21, rangs 18, 19, ouest du quatrième méridien.  
 “ 20, 21, 22, “ 20, 21,

## III.—DISTRICT HOULLER DE LA RIVIÈRE DU VENTRE.

Townships 8, 9 et 10, rang 21.

Les portions des townships 8 et 9 non comprises dans la réserve de Gens-du-Sang, et le township 10 en entier, rang 22; les portions des townships 8 et 9 non comprises dans cette même réserve, et tout le township 10, rang 23; le tout situé à l'ouest du quatrième méridien.

## IV.—DISTRICT HOULLER DE LA SASKATCHEWAN-SUD.

Townships 11, 12, 13, rangs 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, O. du quatrième méridien.  
 “ 14, 15, 16, “ 2, 3, 4, 5, “ “

## V. DISTRICT HOULLER DE LA SASKATCHEWAN-NORD.

Townships 50 et 51, et moitié sud du township 52, rang 25.

“ 50, 51, rang 26.

“ 50, 51, “ 27.

“ 50 51, de la portion fractionnaire du rang 28. Le tout à l'ouest du quatrième méridien.

Aussi townships 50 et 51, rang 1.

“ 50, 51, “ 2.

“ 50, 51, “ 3.

“ 50, “ 4.

Le tout à l'ouest du cinquième méridien, dans le district provisoire d'Alberta.

## VI.—DISTRICT HOULLER DE LA CASCADE.

Quart nord ouest du township 25, rang 11.

“ sud-ouest “ 29, “ 11.

“ nord-est “ 25, “ 12.

“ sud-est “ 26, “ 12.

Le tout à l'ouest du cinquième méridien, dans le district provisoire d'Alberta, à l'exception de toutes portions de ce territoire qui sont nécessaires à l'établissement de la voie et des stations du chemin de fer Canadien du Pacifique.

## VII.—DISTRICT DE LA MONTAGNE DES BOIS ET SES ENVIRONS.

Les townships 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, rangs 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, à l'ouest du second méridien.

Les townships, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, rangs 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, à l'ouest du troisième méridien.

2. L'arpentage des terres dans tous les districts houillers sera achevé aussitôt que possible; après quoi ces terres se vendront, périodiquement, soit par voie de soumission ou aux enchères publiques—les terres du district houiller de la Cascade sur une mise à prix de \$30 comptant l'acre, et celles de tous les autres districts houillers à une mise à prix de \$10 comptant l'acre.

(a) On ne vendra pas plus de 320 acres à la même personne.

(b) Lorsqu'il y aura plus d'une demande pour le même terrain houiller, le ministre de l'intérieur pourra inviter les demandeurs à concourir entre eux pour



l'acquisition de ce terrain, ou l'offrir en vente avec publicité et concurrence, par voie soit de soumissions ou d'enchères, comme il l'estimera convenable, sur la mise à prix établie pour les terrains houillers dans le district où sera situé le terrain en question.

(c) Lorsqu'on demandera à acheter des terrains houillers situés en dehors des districts constitués, le ministre de l'intérieur pourra vendre ces terrains moyennant le prix et aux conditions qu'il y aurait lieu d'appliquer si les terrains se trouvaient dans un district houiller constitué, et en tenant compte de la qualité de la houille contenue dans les dits terrains.

3. En ce qui concerne les baux existants, chaque preneur qui aura rempli les conditions de son bail pourra, dans les deux années de la date de l'arrêté du conseil autorisant le bail, convertir son titre en celui de propriétaire, en payant comptant la mise à prix fixée par le ministre de l'intérieur pour les terrains dans le district houiller où est située sa location. Mais le bail sera nul si les conditions n'en sont pas remplies par le preneur, spécialement les suivantes : " que, faute par lui d'entreprendre des opérations actives dans la première année, d'exploiter la mine dans les deux ans du commencement du bail, et de payer le fermage ou droit régalien, le preneur encourra la déchéance de son bail, et la couronne reprendra le terrain.

4. Lorsque le ministre de l'intérieur se sera convaincu qu'une compagnie ou une personne a dépensé une somme d'argent considérable en recherche de houille dans un district où elle demande quelque terrain, en vertu des règlements du 17 décembre 1881, le terrain demandé pourra lui être vendu au prix mis aux terrains du district houiller.

5. Les terrains houillers concédés auront pour limites sous la surface du sol les lignes et plans verticaux de leurs limites superficielles.

6. Les présents règlements ne porteront aucune atteinte aux droits des preneurs actuels et des personnes que des arrêtés du conseil déjà rendus autorisent à faire des baux.

A. M. BURGESS,

*Sous-ministre de l'intérieur.*

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,  
OTTAWA, 14 juin 1886.

#### RÈGLEMENTS concernant la manière de disposer des pâturages du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest.

1. Des baux de pâturages situés dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest ne pourront être accordés qu'après adjudication publique, sauf dans le cas des colons véritables auxquels peuvent être affermés des lisières de terre ne dépassant pas quatre sections et qui devront être contiguës au homestead du colon. Les baux seront pour une période de pas plus de vingt et un ans, et un seul bail ne couvrira pas une étendue de plus de 10,000 acres.

2. Le bail sera accordé à celui qui offrira la prime la plus haute, outre la vente, la dite prime devant être payée avant que le bail soit émis.

3. Dans le territoire arpenté le domaine embrassé par le bail sera décrit par townships et sections. Dans le territoire non arpenté la personne à laquelle un bail pourra être promis, avant la remise du bail, fera arpenter le domaine à ses frais, par un arpenteur des terres fédérales, d'après des instructions de l'arpenteur général, et le plan et les notes de cet arpentage seront déposés dans les archives du département de l'intérieur.

4. Le porteur locataire paiera une rente annuelle au taux de \$20 pour chaque 1,000 acres compris dans son bail, et à chacune des trois années à compter de l'arrêté du conseil accordant le bail, mettra sur le domaine loué pas moins d'un tiers de la totalité de bestiaux qu'il est obligé de mettre sur le dit domaine, savoir : une tête de bétail pour chaque dix acres de terre compris dans le bail, et pendant le reste de sa durée y maintiendra des bestiaux dans cette proportion au moins.

5. Après avoir mis le nombre voulu de bestiaux sur le terrain loué, le locataire pourra acheter la terre louée pour s'en faire une ferme en payant \$2.00 par acre argent comptant.

6. La totalité ou une partie quelconque des terres louées sera ouverte aux inscriptions de *homestead* et de préemption, ou pourra être achetée du gouvernement à pas moins de \$2.50 par acre argent comptant, sur demande faite à cette fin, et à mesure que les souscriptions seront accordées ou que les achats se feront le bail deviendra nul à l'égard de la terre ainsi inscrite ou achetée.

7. Manquer de remplir les conditions de son bail exposera le locataire à l'annulation du dit bail.

A. M. BURGESS,

*Sous-ministre de l'intérieur.*

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,

OTTAWA, juin 1887.

### AGENCE DES BOIS DE LA COURONNE DE WINNIPEG.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,

BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,

WINNIPEG, 31 octobre 1887.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur les opérations du bureau des bois dans le district de Winnipeg, pendant l'exercice terminé le 31 octobre 1887, avec les états détaillés suivants : —

A. Etat indiquant le revenu provenant des droits et d'autres sources.

B. Etat des scieries en activité en vertu de permis du gouvernement, dans la province du Manitoba et dans l'Assiniboine, à l'ouest, jusqu'au 3e méridien initial, et dans ce qu'on appelle le "territoire en litige," avec les quantités de bois confectionnés, vendues et à vendre, par chaque porteur de licence respectivement.

C. Etat général des opérations de ce bureau et autres renseignements qui s'y rapportent.

Les recettes de mon agence pendant l'exercice qui vient d'expirer, provenant de toutes sources, s'élèvent à \$45,611, soit \$3,941.58 de plus que l'année dernière. Celles qui proviennent des coupes de bois s'élèvent à \$16,678.81, contre \$14,381.27 pour l'année précédente, faisant voir un désir croissant de la part des colons de se conformer aux règlements qui régissent la coupe du bois sur les terres fédérales. Et j'ai raison de m'attendre à une nouvelle augmentation des recettes provenant de cette source, dans le cours de cette année. Les colons qui, dans bon nombre de cas, n'ont pas eu jusqu'ici les moyens d'améliorer leurs fermes sous forme de bâtiments et de clôtures, sont maintenant en état de le faire, par suite des abondantes récoltes de l'automne dernier ; et le commerce de bois du pays, qui a subi une hausse si considérable dans le cours des trois ou quatre dernières années, commence déjà à ressentir les effets de la meilleure situation des colons, dans la demande croissante du bois.

Dans un rapport précédent j'ai pris la liberté de parler de l'opportunité de conserver, lorsque c'est possible, le jeune bois dans ce district pour les besoins futurs des colons, et d'empêcher, autant que faire se peut, sa destruction pour des objets de spéculation. La nécessité de prendre des précautions devient d'année en année plus évidente.

Je constate que depuis que la construction des chemins de fer est commencée dans ce pays, environ 9,000,000 de traverses ont été employées dans la construction et l'entretien de nos chemins. En supposant que deux traverses sont prises par chaque arbre, ceci amènerait la destruction de 4,500,000 jeunes arbres sains, car on ne se sert pour cet objet que d'arbres droits et vigoureux. En ce moment il y a environ 2,500 milles de chemin de fer dans ce pays. Comme la durée d'une traverse est d'environ sept années, il faudrait conséquemment pour entretenir les présents chemins

plus de 1,000,000 de traverses par année, et la destruction conséquemment d'environ cinq cent mille arbres. On constatera donc facilement qu'à mesure que le prolongement des chemins de fer augmente dans ce pays, la demande pour cette catégorie de matériel sera énorme; et l'importance d'adopter quelques mesures pour sa conservation ne peut guère être exagérée. J'insisterais conséquemment pour que le département mit cette question sérieusement à l'étude, dans le but de diriger les exploitations de bois des compagnies de chemin de fer vers la région du lac Supérieur, ou quelque autre endroit où les intérêts de la colonisation n'en souffriraient pas autant.

La quantité totale du bois vendu dans le Manitoba et la partie de ce district qui se trouve dans les territoires du Nord-Ouest s'élève à 40,675,547 pieds, dont 17,222,021 pieds ont été fabriqués du bois coupé en vertu d'une licence du gouvernement, le reste ayant été importé dans le pays des endroits suivants, savoir :—

|  | Pieds.           |
|--|------------------|
| Etats-Unis, <i>via</i> Emerson et Gretna.....                                  | 602,826          |
| do de l'Etat du Minnesota (billots fabriqués à Kéwatin et Portage-du-Rat)..... | 15,277,700       |
| Ontario et l'Etat du Wisconsin (billots fabriqués à Port-Arthur).....          | 5,073,000        |
| Colombie-Britannique, <i>via</i> chemin de fer Canadien du Pacifique.....      | <u>2,500,000</u> |

On verra donc que sur la quantité du bois vendu dans le cours de l'année dernière environ 60 pour 100 étaient importés.

Le fait que du bois est expédié dans ce pays et vendu à bas prix, est, à mon avis, un avantage pour la population qui ne peut être trop hautement apprécié, contribuant à la conservation de nos propres forêts pour l'avenir, dont nos plus épaisses et nos plus riches sont encore inaccessibles. Dans le cours de la saison dernière environ 15,000,000 de pieds de bois ont été fabriqués à Kéwatin et à Portage-du-Rat, de billots amenés par des tributaires de la rivière La Pluie, de l'Etat du Minnesota.

D'après la statistique la plus récente publiée par le département de l'intérieur, à Washington, au delà de 300,000,000 de pieds de pin sur les rivières Grande-Fourche, Petite-Fourche et Vermillon, dans l'Etat du Minnesota, qui se versent vers le nord dans la rivière La Pluie, trouveront naturellement un marché dans le Manitoba.

La plus grande partie du bois expédié de Port-Arthur a été fabriquée de billots venus de l'Etat du Wisconsin, Etats-Unis, à travers le lac Supérieur. Les difficultés qu'on rencontre à faire ce commerce sont si considérables à cause du risque et des frais qui accompagnent la mise en radeau des billots pour traverser le lac, que, d'après les renseignements obtenus, je suis porté à croire que l'importation de ce côté-là n'est pas de nature à augmenter en volume.

D'après des rapports reçus d'expéditeurs de la Colombie-Britannique, j'apprends que des chargements considérables de bois seront expédiés vers le Manitoba la saison prochaine.

Cet automne une maison de New-Westminster a expédié et vendu ici 2,500,000 pieds de bois, 3,000,000 de bardeaux, et 500,000 lattes, pour la plus grande partie du cèdre. Le bois est d'une qualité supérieure, et on s'en sert considérablement pour terminer les ouvrages à l'intérieur et la fabrication des meubles.

Les détails suivants, quoiqu'ils ne se rapportent pas directement aux opérations de l'année dont nous nous occupons en ce moment, pourront tout de même avoir un certain intérêt. Le premier bois manufacturé dans le Nord-Ouest, en vertu d'une licence du gouvernement, l'a été en 1874, à Fort-Francis, district de Kéwatin, par Stephen H. Fowler. Ce ne fut, cependant, qu'en 1880 que l'exploitation de bois commença sur une échelle ayant quelque importance. Après de minutieuses recherches, je me suis assuré que ce qui suit est la quantité de bois manufacturé dans le Manitoba, les territoires du Nord-Ouest et le district de Kéwatin, en vertu de licences du gouvernement, depuis 1874, savoir :

|                    |             |
|--------------------|-------------|
| Pieds de bois..... | 190,568,456 |
| Bardeaux.....      | 44,762,823  |
| Lattes.....        | 16,416,404  |

Les agents des terres de la couronne à Portage-du-Rat et à Port-Arthur, fonctionnaires du gouvernement d'Ontario, continuent d'exercer leur surveillance sur les terres à bois non soumises aux licences et qui se trouvent dans le "territoire en litige." Des permis de coupes de bois considérables ont été accordés par eux dans le cours de l'été dernier, et les droits provenant de ces permis sont versés dans le trésor d'Ontario.

Je suis heureux de dire que la perte du bois par les incendies de prairie, dans le cours de l'année, a été insignifiante si on la compare aux dommages qu'on a subis de ce côté-là, l'année précédente; les colons, profitant de leur pénible expérience de l'année dernière, ont fait preuve de plus de vigilance pour empêcher le feu de se propager.

Le combustible continue de se vendre aux prix que j'ai mentionnés dans mon dernier rapport, savoir :—

Le bois de corde, sur le wagon de chemin de fer, à Winnipeg, \$3.50 à \$4.00 la corde; à Portage-la-Prairie, \$2.50 à \$3.00; à Brandon et à d'autres endroits sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, dans le Manitoba, il se vend pour les mêmes prix environ.

La houille du pays et étrangère est offerte en vente, à Winnipeg, sur les wagons de chemin de fer, aux prix suivants :—

|                                   | Par ton. |
|-----------------------------------|----------|
| Anthracite américain.....         | \$10 00  |
| Anthracite canadien (T.N.O.)..... | 8 50     |
| Charbon mou du pays.....          | 7 50     |
| Charbon mou au puits.....         | 1 00     |

Il n'y a pas de houille bitumeuse américaine en vente.

La besogne ordinaire du bureau a considérablement augmenté, comme on le constatera en consultant l'annexe "C." Les travaux se font encore avec l'aide d'un comptable et d'un commis. Les gardes-forestiers ont fait preuve de beaucoup d'activité dans l'accomplissement de leurs devoirs, et grâce à leur conduite discrète ils ont su éviter des désagréments dans leurs rapports avec les colons; et d'un autre côté on ne peut trouver à redire sur les frais de voyages qui ont été tenus dans la mesure la plus restreinte possible, selon que le permettait l'inspection efficace des terres confiées à leur surveillance.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. F. STEPHENSON,

*Agent des bois de la couronne.*

## ANNEXE A.

RECETTES provenant des bois de la couronne, pour l'année terminée le 31 octobre 1887.

| Mois.                      | Bonis.   | Fermages. | Droit régalien sur le produit des ventes. | Permis    | Saisies, droits et amendes pour empiétements. | Remboursements. | Terres des écoles. | Total.    | Montants perçus au bureau principal. | Grand total. |
|----------------------------|----------|-----------|---|-----------|---|-----------------|--------------------|-----------|--------------------------------------|--------------|
|                            | \$ cts.  | \$ cts.   | \$ cts                                    | \$ cts.   | \$ cts  | \$ cts          | \$ cts.            | \$ cts.   | \$ cts.                              | \$ cts.      |
| 1886.                      |          |           |   |           |   |                 |                    |           |                                      |              |
| Novembre.                  | 5 00     | 66 00     | 24 68                                     | 464 27    | 31 95   |                 |                    | 586 88    | 1,140 50                             | 1,727 38     |
| Décembre.                  |          | 127 16    | 1,701 46                                  | 923 44    | 365 13  | 10 00           | 28 75              | 3,160 94  |                                      | 3,160 94     |
| 1887.                      |          |           |   |           |   |                 |                    |           |                                      |              |
| Janvier.                   |          | 1,475 00  | 245 19                                    | 84 10     |   | 72 40           | 485 00             | 2,361 69  |                                      | 2,361 69     |
| Février.                   |          |           | 213 26                                    | 2,534 53  | 238 60  | 12 95           | 131 25             | 3,120 59  |                                      | 3,120 59     |
| Mars.                      |          |           | 59 19                                     | 419 71    | 233 01  |                 | 29 75              | 741 69    |                                      | 741 69       |
| Avril.                     |          |           | 1,087 57                                  | 345 07    | 345 80  | 21 00           | 93 71              | 2,390 15  |                                      | 2,390 15     |
| Mai.                       |          |           | 380 06                                    | 545 53    | 70 58   |                 | 35 00              | 1,031 17  | 50 00                                | 1,081 17     |
| Juin.                      |          |           | 151 78                                    | 420 84    | 264 80  |                 | 2 50               | 839 92    |                                      | 839 92       |
| Juillet.                   |          | 640 00    | 2,980 71                                  | 633 61    | 362 23  |                 | 31 25              | 5,036 68  |                                      | 5,036 68     |
| Août.                      |          | 603 61    | 1,585 47                                  | 514 55    | 7 00  |                 |                    | 2,710 63  |                                      | 2,710 63     |
| Septembre.                 |          | 1,273 85  | 3,071 10                                  | 447 17    | 23 52   |                 |                    | 4,815 91  |                                      | 4,815 94     |
| Octobre.                   |          | 965 54    | 6,186 48                                  | 8,818 79  | 929 41  | 49 75           | 684 25             | 17,624 22 |                                      | 17,624 22    |
| Perçu au bureau principal. | 5 00     | 5,151 16  | 17,666 93                                 | 16,678 81 | 2,852 36                                      | 564 78          | 1,501 46           | 44,420 50 | 1,190 50                             | 45,611 00    |
| Totaux.                    | 1,092 50 | 5,151 16  | 17,666 93                                 | 16,678 81 | 2,852 36                                      | 564 78          | 1,604 46           |           |                                      |              |

E. F. STEPHENSON,  
Agent des bois de la couronne.BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,  
WINNIPEG, 31 octobre 1887.

ANNEXE " B " indiquant le nombre de scieries en activité, par licences du gouvernement, dans la province du Manitoba et les districts de Kéwatin et d'Assiniboia, pendant l'année expirée le 31 octobre 1887.

| Noms des propriétaires ou ayants cause       | Situation des scieries.                 | Pouvoir moteur. | Force en chevaux. | Travail par 12 heures. | Commencement des opérations. | Espèces de bois              | Situation des coupes.                      | Quantité de bois scié pendant l'année expirée au 31 octobre 1887. | Quantité de bois vendue à même les existences au 31 octobre 1886 et fabriquée jusqu'au 31 octobre 1887. | Existences au 31 octobre 1887. | Bardeaux fabriqués pendant l'année expirée au 31 octobre 1887. | Bardeaux vendus à même les existences au 31 octobre 1886, et fabriqués jusqu'au 31 octobre 1887. | Existences au 31 octobre 1887. | Quantité de lattes fabriquées pendant l'année expirée au 31 octobre 1887. | Quantité de lattes vendues à même les existences au 31 octobre 1886, et fabriquées jusqu'au 31 octobre 1887. | Existences au 31 octobre 1887. | Observations.   |
|--|---|-----------------|-------------------|------------------------|------------------------------|------------------------------|--|---|---|--------------------------------|--|--|--------------------------------|---|--|--------------------------------|---|
| Boyd et Crowe.....                           | Rivière Fisher.....                     | Vapeur.         | 75                | 30,000                 | 1880                         | Épinette blanche.....        | Rivière Fisher, lac Winnipeg. ....         | 2,500,000   | 770,010   | 1,729,990                      |  |  |                                |   |  |                                |   |
| Brouse, Geo. I., et Cie.....                 | Rivière du Mal de Gorge.....            | Eau.....        | 20                | 7,000                  | 1879                         | do et pin gris.....          | Rivière du Mal de Gorge do.....            | 154,071   | 171,271   |                                | 191,000  | 423,000  | 188,000                        |   |  |                                |   |
| Brown, Rutherford et Nielson.....            | Baie Fisher.....                        | Vapeur.....     | 30                | 10,000                 | 1884                         | do.....                      | Baie Fisher do.....                        | 1,100,000   | 800,000   | 1,450,000                      |  |  |                                |   |  |                                |   |
| Bulmer, F. T., et Cie.....                   | Kéwatin.....                            | do.....         | 80                | 50,000                 | 1884                         | Pin rouge et blanc.....      | Lac aux Corneilles, lac des Bois.....      |   |   |                                |  |  |                                |   |  |                                | Le moulin n'a pas marché, saison 1887.  |
| Cameron, Alexander.....                      | Minnedosa.....                          | do.....         | 25                | 6,000                  | 1878                         | Épinette blanche.....        | Montagne du Dauphin.....                   | 192,950   | 56,938  | 160,305                        |  |  |                                |   |  |                                |   |
| Dick et Banning.....                         | Kéwatin.....                            | Eau.....        | 150               | 60,000                 | 1881                         | Pin rouge et blanc.....      | Lac des Bois et lac La Pluie.....          | 3,659,196   | 1,750,000   | 3,384,551                      | 950,000  | 600,000  | 750,000                        | 825,000   | 525,000  | 675,000                        |   |
| La banque Fédérale du Canada.....            | Lac du Flux et Reflux.....              | Vapeur.....     | 75                | 20,000                 | 1883                         | Épinette blanche.....        | Lac du Flux et Reflux, lac Winnipeg.....   | 900,000   | 616,130   | 814,640                        |  |  |                                |   |  |                                |   |
| Cie de la Baie-Hudson.....                   | Comptoir de la Mont. du Dauphin.....    | do.....         | 50                | 15,000                 | 1880                         | do.....                      | Montagne du Dauphin.....                   |   |   |                                |  |  |                                |   |  |                                | Moulin détruit par l'incendie, mai 1886.  |
| Jermyn et Bolton.....                        | Minnedosa.....                          | do.....         | 40                | 12,000                 | 1885                         | do.....                      | do.....                                    |   | 58,193  | 51,003                         |  | 66,500   | 2,750                          |   | 10,000   | 46,800                         | Le moulin n'a pas marché, saison 1887.  |
| Jonasson, Str.....                           | Riv. du Mal de Gorge (Bad Throat).....  | do.....         | 40                | 12,000                 | 1885                         | do et pin gris.....          | Rivière du Mal de Gorge, lac Winnipeg..... | 495,000   | 288,843   | 287,638                        | 360,000  | 341,750  | 418,250                        | 46,500  |  | 23,400                         | 35,100  |
| Keewatin Lumbering & Manf. Co (limitée)..... | Kéwatin.....                            | Eau.....        | 200               | 120,000                | 1880                         | Pin rouge et blanc.....      | lles, lac des Bois.....                    | 1,507,952   | 3,807,041   | 1,816,230                      |  | 392,750  |                                |   | 881,800  |                                |   |
| Likely, John.....                            | Fort-Alexander.....                     | Vapeur.....     | 25                | 8,000                  | 1884                         | Épinet. bl. et pin gris..... | Rivière aux Ours, rivière Winnipeg.....    | 357,700   | 267,700   | 90,000                         | 400,440  | 400,440  |                                |   |  |                                |   |
| Chemin de fer du Manitoba et du N.-O.....    | Lac du Flux et Reflux.....              | do.....         | 20                | 4,000                  | 1885                         | do et rouge.....             | Rive ouest, lac Manitoba.....              | 208,000   | 110,343   | 107,157                        |  |  |                                |   |  |                                |   |
| Miller et Patton.....                        | Creek de la Queue-d'Oiseau.....         | do.....         | 50                | 30,000                 | 1880                         | do.....                      | Montagne du Dauphin.....                   |   | 373,037   |                                |  | 163,000  |                                | 8,700   |  |                                | do do   |
| McFadyen, David.....                         | Sec. 19, tp. 17, rg. 16, O. du ler..... | do.....         | 16                | 3,000                  | 1884                         | do et peuplier.....          | do.....                                    | 102,900   | 132,144   |                                |  | 343,000  | 210,000                        |   | 203,000  |                                |   |
| Mitchell, H. B.....                          | Millwood.....                           | do.....         | 75                | 30,000                 | 1885                         | do et rouge.....             | Petit Creek Marécageux.....                | 1,364,855   | 491,285   | 873,570                        |  | 299,000  | 159,000                        |   | 140,000  |                                |   |
| Norton, George.....                          | Montagne de la Tortue.....              | do.....         | 40                | 12,000                 | 1882                         | Chêne et peuplier.....       | Montagne de la Tortue.....                 | 178,500   | 142,341   | 49,581                         |  | 63,000   | 73,500                         |   | 18,000   |                                |   |
| North-West Timber Co.....                    | Baie de la Tête du Chien.....           | do.....         | 30                | 10,000                 | 1886                         | Épinet. bl. et rouge.....    | Rive ouest, lac Winnipeg.....              | 519,744   | 603,157   | 161,587                        |  |  |                                |   |  |                                | Bois scié provenant des billots achetés à une vente du shérif par Jas. Cocoran, Stratford, Ont.                           |
| Rainy Lake Lumber Co.....                    | Portage-du-Bat.....                     | do.....         | 95                | 60,000                 | 1883                         | Pin rouge et blanc.....      | Lac La Pluie.....                          | 5,377,616   | 2,730,197   | 5,649,073                      | 1,149,500  | 466,250  | 683,250                        | 715,000   | 180,000  | 535,000                        | Bois en litige entre la banque Union du Canada et le liquidateur, R. L. Lbr. Co. Aussi 76 010 traverses de chemin de fer. |
| do do.....                                   | Fort-François.....                      | do.....         |                   |                        | 1879                         | do.....                      | do.....                                    |   |   | 952,509                        |  |  |                                |   |  |                                |   |
| Ross, David.....                             | Whitemouth.....                         | Vapeur.....     | 35                | 10,000                 | 1880                         | Épinet. bl. et rouge.....    | Rivière Whitemouth.....                    | 1,608,709   | 1,594,243   | 966,496                        |  |  |                                |   |  |                                |   |
| Smith, Samuel.....                           | Montagne de la Tortue.....              | do.....         | 40                | 3,500                  | 1881                         | Chêne et peuplier.....       | Montagne de la Tortue.....                 | 120,068   | 123,306   | 12,782                         |  |  |                                |   |  |                                |   |
| Sprague, Daniel.....                         | Winnipeg.....                           | do.....         | 25                | 20,000                 | 1882                         | Pin rouge.....               | Rivière Roseau.....                        |   | 1,452,690   | 742,787                        |  |  |                                |   | 48,000   | 21,200                         | Le moulin n'a pas marché, saison 1887.  |
| Stewart, John.....                           | Fort-Ellice.....                        | do.....         | 20                | 3,000                  | 1883                         | Épinette blanche.....        | Township 32, rang 2, O. du 2e.....         | 388,185   | 409,513   | 58,346                         | 7,000  | 7,000  |                                |   |  |                                |   |
| Watts, Alfred.....                           | Norquay.....                            | do.....         | 16                | 3,000                  | 1882                         | Chêne et peuplier.....       | do 7 do 9, O. du ler.....                  | 30,000  | 114,073   | 8,797                          |  | 101,500  |                                |   |  |                                |   |
| Wells Frères.....                            | Balmoral.....                           | do.....         | 15                | 2,500                  | 1884                         | Épinette bl. et peupl.....   | do 17 do 2, E. du ler.....                 |   |   |                                |  |  |                                |   |  |                                | do do   |
| Williams et Harrison.....                    | Wakopa.....                             | do.....         | 25                | 3,000                  | 1880                         | Chêne do.....                | Montagne de la Tortue.....                 |   | 64,749  |                                |  |  |                                |   |  |                                |   |
| Whimster et Kyall.....                       | Strathclair.....                        | do.....         | 25                | 6,000                  | 1880                         | Épinet. bl. et rouge.....    | Montagne du Dauphin.....                   | 354,817   | 294,817   | 300,000                        | 44,750   | 122,250  | 346,500                        |   |  |                                |   |
|  |   |                 |                   |                        |                              |                              |  | 20,119,363  | 17,222,021  | 19,667,038                     | 3,807,690  | 3,526,940  | 2,749,750                      | 1,688,700   | 1,683,700  | 1,391,100                      |   |

Scieries possédées par les personnes ci-dessous nommées qui n'ont pas été en exploitation durant la saison de 1887 :-

| Noms des propriétaires             | Situation des scieries. | Noms des propriétaires.   | Situation des scieries. |
|------------------------------------|-------------------------|---------------------------|-------------------------|
| Adams et Schnider.....             | Rivière Winnipeg.       | Shields et al.....        | Brandon.                |
| Armitage et McCulloch.....         | Minnedosa.              | Sprague, Danl.....        | Winnipeg.               |
| Bulmer, F. T., et Cie.....         | Kéwatin.                | Stewart, Jno.....         | Fort-Ellice.            |
| Cie de la Baie-Hudson.....         | Montagne du Dauphin.    | Wells Frères.....         | Balmoral.               |
| La banque Impériale du Canada..... | Rapid-City.             | Williams et Harrison..... | Wakopa.                 |
| Miller et Patton.....              | Birtle.                 | Jermyn, James.....        | Minnedosa.              |



## ANNEXE C.

ETAT général des opérations au bureau pendant les douze mois expirés le 31 octobre 1887.

| Détails.  | Nombre. | Comparaison avec l'année précédente. |             |
|---|---------|--------------------------------------|-------------|
|   |         | Augmentation.                        | Diminution. |
| Nombre de lettres écrites.....  | 3,787   | 725                                  |             |
| do circulaires envoyées.....  | 2,376   | 755                                  |             |
| do lettres reçues.....  | 1,796   | 361                                  |             |
| do permis accordés (gratuits) aux propriét. de <i>homestead</i> ..... | 538     |                                      | 510         |
| do do non gratuits.....   | 698     | 190                                  |             |
| do saisies.....   | 401     | 172                                  |             |
| do rapports de scieries reçus et vérifiés.....                        | 84      |                                      | 5           |

PRIX COMPARATIFS des bois de sciage vendus aux points principaux du district de Winnipeg pendant les années 1886 et 1887.

| Situation des scieries.                 | Désignation des bois.                              | 1886.             | 1887.             |
|---|--|-------------------|-------------------|
| Birtle, Man.....                        | Epinette blanche et rouge, par M. pieds....        | \$15 00 à \$20 00 | \$14 00 à \$18 00 |
| Boissevain, Man.....                    | do do do.....                                      | 15 00 " 20 00     | 15 00 " 18 00     |
| Brandon, Man.....                       | do do do.....                                      | 12 00 " 20 00     | 14 00 " 18 00     |
| Langenburg, Assa....                    | do do do.....                                      | 20 00 " 30 00     | 18 00 " 20 00     |
| Minnedosa, Man.....                     | do do do.....                                      | 10 00 " 20 00     | 10 00 " 18 00     |
| Mâch.-d'Orig., Assa.                    | do do do.....                                      | 15 00 " 25 00     | 15 00 " 21 50     |
| Moosomin, Assa.....                     | do do do.....                                      | 15 00 " 18 00     | 15 00 " 19 00     |
| Portage-du-Rat, Ont..                   | Pin rouge et blanc do.....                         | 10 00 " 30 00     | 10 00 " 30 00     |
| Régina, Assa.....                       | do do do.....                                      | 18 00 " 30 00     | 18 00 " 30 00     |
| do .....                                | Epinette blanche do.....                           | 15 00 " 18 00     | 15 00 " 18 00     |
| Portage-la-Prairie....                  | do do.....   | 14 00 " 18 00     | 14 00 " 16 00     |
| Selkirk, Man.....                       | do et épinette rouge do.....                       | 8 00 " 12 00      | 10 50 " 12 00     |
| Winnipeg, Man.....                      | do do do.....                                      | 10 00 " 16 00     | 12 50 " 16 00     |
| do .....                                | Pin rouge et blanc do.....                         | 13 00 " 35 00     | 13 00 " 40 00     |
| <i>Bois de la Colombie-Britannique.</i> |  |                   |                   |
| Winnipeg.....                           | Cèdre pour terminer les ouvrages (sans nœuds)..... |                   | \$45 00 à \$50 00 |
| do .....                                | Sapin Douglas do do.....                           |                   | 35 00 " 40 00     |
| do .....                                | Planches de cèdre commun.....                      |                   | 18 00 " 20 00     |
| do .....                                | Bardeaux de cèdre (sans nœuds).....                |                   | 3 50 " 3 50       |

E. F. STEPHENSON,

*Agent des bois de la couronne.*

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,  
WINNIPEG, 31 octobre 1887.



---

**BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE A EDMONTON.**

---

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,  
BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,  
EDMONTON, 1er novembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les états annuels indiquant les opérations de mon bureau, lesquels états accusent une amélioration sur l'année dernière.

La quantité de bois scie est de 1,400,379 pieds, soit 439,058 pieds de plus que l'année dernière.

La demande locale que j'ai signalée dans mes derniers rapports, n'a pas cessé d'augmenter, et en ce moment elle est plus considérable qu'elle n'a jamais été, et il y a tout lieu de croire qu'elle va encore augmenter.

MM. Moore et Macdowall ont acheté la scierie et la coupe de bois de M. John Kelly, voisine de celle qu'ils possèdent, et je n'ai pas de doute qu'ils vont donner une nouvelle vie au commerce de bois de sciage, et l'année prochaine il sera vendu une quantité beaucoup plus considérable que par le passé.

La correspondance de ce bureau accuse aussi une augmentation considérable.

Les récoltes donnent un bien meilleur rendement qu'on ne l'a espéré pendant un temps, la gelée que nous avons eue au mois d'août n'a endommagé que le blé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOS. ANDERSON,

*Agent des bois de la couronne.*

Au secrétaire  
du département de l'intérieur,  
Ottawa.

## ANNEXE A.

ETAT des recettes provenant des bois de la couronne, pour les douze mois expirés le 31 octobre 1887.

| Mois.  | Bonis.  | Fermages. | Droits de coupe de bois, en vertu de licence. | Permis, honoraires et droits. | Diverses. | Total.   | Montants perçus au bureau principal. | Totaux.  |
|--|---------|-----------|---|-------------------------------|-----------|----------|--------------------------------------|----------|
|  | \$ cts. | \$ cts.   | \$ cts.                                       | \$ cts.                       | \$ cts.   | \$ cts.  | \$ cts.                              | \$ cts.  |
| 1886.  |         |           |   |                               |           |          |                                      |          |
| Novembre.....  |         |           | 70 95   | 75 41                         | 0 14      | 146 50   |                                      | 146 00   |
| Décembre.....  |         | 421 00    | 2 60  | 94 17                         | 1 23      | 519 00   | 1,260 00                             | 1,769 00 |
| 1887.  |         |           |   |                               |           |          |                                      |          |
| Janvier.....   |         |           | 36 53   | 14 70                         |           | 51 23    |                                      | 51 23    |
| Février.....   |         |           |   | 7 50                          |           | 7 50     | 1,602 50                             | 1,610 00 |
| Mars.....  |         | 230 00    |   | 21 85                         |           | 251 85   | 416 66                               | 668 51   |
| Avril.....   |         |           |   | 6 50                          |           | 6 50     |                                      | 6 50     |
| Mai.....   |         | 14 38     | 35 62   | 157 11                        |           | 205 11   |                                      | 205 11   |
| Juin.....  |         | 76 57     | 13 76   | 5 89                          |           | 95 72    |                                      | 95 72    |
| Juillet.....   |         |           | 153 11  | 17 08                         |           | 170 19   |                                      | 170 19   |
| Août.....  |         |           |   | 130 19                        |           | 130 19   | 500 00                               | 630 19   |
| Septembre.....   |         |           | 298 56  | 104 25                        |           | 402 81   | 17 70                                | 420 51   |
| Octobre.....   |         |           |   | 20 64                         |           | 20 64    |                                      | 20 64    |
| Totaux.....  |         | 741 95    | 609 13  | 654 79                        | 1 37      | 2,007 24 | 3,786 86                             | 5,794 10 |
| Montants perçus au bur. principal.....   |         | 3,786 86  |   |                               |           |          |                                      |          |
| Totaux.....  |         | 4,528 81  | 609 13  | 654 79                        | 1 37      |          |                                      |          |
| Ajouter \$210.50 perçus avant le 31 octobre 1886, et reçus au bureau principal subséquemment à cette date..... |         |           |   |                               |           |          |                                      | 210 50   |
| Déduire \$20.64 perçus avant le 31 octobre 1887, mais reçus au bureau principal qu'après cette date. ....      |         |           |   |                               |           |          |                                      | 6,004 60 |
| Total .....  |         |           |   |                               |           |          |                                      | 20 64    |
|  |         |           |   |                               |           |          |                                      | 5,983 96 |

THOMAS ANDERSON,  
Agent des bois de la couronne.

BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,  
EDMONTON, 31 octobre 1887.

## ANNEXE B.

ETAT général des opérations du bureau pendant les douze mois expirés le  
31 octobre 1887.

| Détails.                           | Nombre. | Comparaison<br>avec<br>l'année précédente. |                  | Observations. |
|------------------------------------|---------|--|------------------|---------------|
|                                    |         | Aug-<br>mentation.                         | Di-<br>minution. |               |
| Nombre de lettres écrites.....     | 701     | 69   |                  |               |
| do do reçues.....                  | 222     | 21   |                  |               |
| do licences émises.....            | 68      | 2  |                  |               |
| do saisies.....                    | 8       | 6  |                  |               |
| do rapports de scieries reçus..... | 11      | .....                                      |                  |               |

THOMAS ANDERSON,

*Agent des bois de la couronne.*

BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,

EDMONTON, 31 octobre 1887.

ANNEXE C. 1

État indiquant le nombre des scieries en activité, munies de licences du gouvernement, dans l'agence d'Edmonton, pendant l'exercice clos le 31 octobre 1887.

| Nom du propriétaire ou ayant cause.       | Situation de la scierie. | Nature du moteur. | Force de chevaux. | Capacité par 12 heures. | Opérations commencées en | Désignation du bois. | Provenance des billets coupés.               | Quantité de bois de sciage produite durant l'exercice expiré le 31 octobre 1887. | Pds. M. P. | Quantité de bois de sciage vendue durant l'exercice expiré le 31 oct. 1887. | Pds. M. P. | Quantité de bardeaux manufacturés durant l'exercice expiré le 31 octobre 1887. | Nombre. | Quantité de bardeaux vendue durant l'exercice expiré le 31 octobre 1887. | Nombre. | Quantité de lattes vendues durant l'exercice expiré le 31 octobre 1887. |
|---|--------------------------|-------------------|-------------------|-------------------------|--------------------------|----------------------|--|--|------------|---|------------|--|---------|--|---------|---|
| Richard Hardisty..                        | Edmonton ....            | Vap.              | 30                | 10,000                  | 1880                     | Epinette et peupl.   | Rivière Saskatchewan-wan-Nord.               | 687,464  | 208,883    | 181,373   | 181,333    | 7,350  | 7,350   | 181,333  | 7,350   | 7,350   |
| Lamoureux, Frères.                        | Plaine Pierre'se         | do                | 20                | 5,000                   | 1883                     | do                   | Plaine Pierreuse, rivière Saskatchewan-Nord. | 403,184  | 154,067    | 306,250   | 236,760    | 155,100  | 41,000  | 236,760  | 155,100 | 41,000  |
| John Kelly .....                          | Vase Blanche.            | do                | 40                | 10,000                  | 1885                     | Epinette .....       | Vase Blanche, rivière Saskatchewan-wan-Nord. | 161,150  | 106,900    | 246,750   | 81,500     | .....  | .....   | 81,500   | .....   | .....   |
| Mission Catholique Romaine de St.-Albert. | Saint-Albert..           | Eau..             | 20                | 5,000                   | 1882                     | do                   | Lac aux Œufs.....                            | 99,557   | 7,818      | 98,000  | 2,000      | .....  | .....   | 2,000  | .....   | .....   |
| * Cie de la Baie d'Hudson.                | Athabaska                | Vap.              | 20                | 5,000                   | 1886                     | do                   | Rivière Athabaska.                           | 49,024   | 49,024     | 41,500  | 41,500     | .....  | .....   | 41,500   | .....   | .....   |
| Cie de bois de construct. d'Alberta.      | Riv. du Daim-rouge.      | .....             | .....             | .....                   | .....                    | .....                | .....(Pas de rapports reçus à date). ...     | .....  | .....      | .....   | .....      | .....  | .....   | .....  | .....   | .....   |
| Totaux .....                              | .....                    | .....             | .....             | .....                   | .....                    | .....                | .....  | 1,400,379  | 526,692    | 873,833   | 543,083    | 162,450  | 48,350  | 543,083  | 162,450 | 48,350  |

\* Bois coupé en vertu du permis n° 168.

THOMAS ANDERSON,  
Agent des bois de la couronne.

AGENT DES BOIS DE LA COURONNE,  
EDMONTON, 31 octobre 1887.

---

---

AGENCE DES BOIS DE LA COURONNE A CALGARY.

---

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,  
CALGARY, 28 novembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre mon rapport annuel sur les opérations de mon agence pendant l'exercice terminé le 31 octobre 1887 :

“ A. ” Etat indiquant les recettes provenant des droits perçus sur les bois.

“ B. ” Etat général et autres renseignements relatifs aux opérations de ce bureau.

“ C. ” Nombre des scieries exploitées en vertu d'une licence du gouvernement dans le district d'Alberta et dans une partie d'Assiniboia.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. L. GOUIN,  
*Agent des bois de la couronne.*

Au secrétaire,  
Département de l'intérieur,  
Ottawa.

## ANNEXE A.

RECETTES provenant des bois de la couronne, pour les douze mois expirés le 31 octobre 1887.

| Mois.  | Bonis.  | Fermages. | Droit<br>régalien<br>sur le<br>produit<br>des ventes | Droits<br>sur<br>permis. | Saisies,<br>droits<br>et<br>amendes<br>pour<br>empiéte-<br>ment. | Total.   | Montants<br>perçus<br>au<br>bureau<br>principal. | Totaux.   |
|--|---------|-----------|--|--------------------------|--|----------|--|-----------|
|  | \$ cts. | \$ cts.   | \$ cts.  | \$ cts.                  | \$ cts.  | \$ cts.  | \$ cts.  | \$ cts.   |
| 1886.  |         |           |  |                          |  |          |  |           |
| Novembre.....  |         |           | 661 32   | 38 60                    | .....  | 699 92   | 143 25   | 843 17    |
| Décembre.....  |         |           | 86 31  | 39 30                    | .....  | 125 61   | 87 50  | 213 11    |
| 1887.  |         |           |  |                          |  |          |  |           |
| Janvier.....   |         |           | 56 27  | 11 50                    | .....  | 67 77    | .....  | 87 77     |
| Février.....   |         |           | 81 19  | 11 00                    | .....  | 92 19    | 1,000 00   | 1,092 19  |
| Mars.....  |         |           | .....  | 43 00                    | .....  | 43 00    | 2,416 50   | 2,459 50  |
| Avril.....   |         |           | 125 26   | 269 14                   | .....  | 394 40   | 30 00  | 424 40    |
| Mai.....   |         |           | .....  | 23 00                    | .....  | 23 00    | 635 00   | 658 00    |
| Juin.....  |         |           | 84 03  | 63 00                    | .....  | 147 03   | 265 30   | 412 33    |
| Juillet.....   |         |           | 13 28  | 19 50                    | .....  | 32 78    | 136 91   | 149 78    |
| Août.....  |         | 250 00    | 147 81   | 0 50                     | .....  | 398 31   | 2,111 01   | 2,509 32  |
| Septembre.....   |         |           | .....  | 11 50                    | .....  | 11 50    | 430 94   | 442 44    |
| Octobre.....   |         |           | 188 95   | 10 00                    | .....  | 198 95   | 558 55   | 757 50    |
| Total.....   |         | 250 00    | 1,444 42   | 540 04                   | .....  | 2,234 46 | 7,814 86   | 10,049 42 |
| Montant perçu au<br>bureau principal   | 640 00  | 4,211 21  | .....  | .....                    | 2,963 75   |          |  |           |
| Total.....   | 640 00  | 4,461 21  | 1,444 42   | 540 04                   | 2,963 75   |          |  |           |
| Ajoutez \$134.44 perçus avant le 1er novembre 1886, et reçus au bureau principal après cette date..... |         |           |  |                          |  |          |  | 134 34    |
| Déduire \$198.95 perçus avant le 31 octobre 1887, mais reçus au bureau principal après cette date..... |         |           |  |                          |  |          |  | 198 95    |
| Total.....   |         |           |  |                          |  |          |  | 9,984 81  |
| Terres affectées aux écoles.....   |         |           |  |                          |  |          |  | 336 84    |
| Grand total.....   |         |           |  |                          |  |          |  | 10,321 65 |

C. L. GOUIN,  
Agent des bois de la couronne.

BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,  
CALGARY, 31 octobre 1887.

## ANNEXE B.

Etat général des opérations du bureau pendant les douze mois expirés le 31 octobre 1887.

| Détails.                        | Nombre. | Comparaison avec l'année précédente. |             | Observations. |
|---------------------------------|---------|--------------------------------------|-------------|---------------|
|                                 |         | Augmentation.                        | Diminution. |               |
| Nombre de lettres écrites.....  | 362     | 67                                   |             |               |
| do reçues.....                  | 313     | 61                                   |             |               |
| Permis émis.....                | 142     |                                      | 37          |               |
| Saisies faites.....             |         |                                      |             |               |
| Rapports de scieries reçus..... | 29      |                                      |             |               |

C. L. GOUIN,  
*Agent.*

BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,  
CALGARY, 31 octobre 1887.

## ANNEXE C.

INDIQUANT le nombre de scieries en activité, munies de licences du gouvernement, dans l'agence de Calgary, pendant l'exercice clos le 31 octobre 1887.

| Nom du propriétaire ou ayant cause.  | Situation de la scierie.     | Nature du moteur. | Force de chevaux. | Capacité par 12 heures. | Date du commencement des opérations. | Désignation des bois.              | Provenance des billots.          | Quantité de bois de sciage produite durant l'exercice expiré le 31 octobre 1887. |           | Quantité de bardeaux manufacturés durant l'exercice expiré le 31 octobre 1887. |         | Quantité de lattes manufacturées durant l'exercice expiré le 31 octobre 1887. |         | Quantité de lattes vendues durant l'exercice expiré le 31 octobre 1887. |       |
|--------------------------------------|------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|--|-----------|--|---------|---|---------|---|-------|
|                                      |                              |                   |                   |                         |                                      |                                    |                                  | Pds M.P.   | Pds M.P.  | Nombre.  | Nombre. | Nombre.   | Nombre. |   |       |
| Lewis Sands .....                    | But. du Cypress              | Vap..             | 30                | 18                      | .....                                | Pin et épinette bl.                | Limites des Buttes du Cypress.   | 96,841   | 258,045   | 173,250  | 240,500 | 7,000   | 7,000   | .....   | ..... |
| Pet r McLaren .....                  | Cr. du Moulin.               | Eau ...           | 30                | 5                       | .....                                | Epinette blanche, sapin et pin.    | Creek du Moulin...               | 211,007  | 334,602   | 146,500  | 167,250 | .....   | .....   | .....   | ..... |
| James Walker .....                   | Kanasaskis....               | Vap...            | 60                | 15                      | 1887                                 | Epinette blanche, pin et cyprès.   | Kanasaskis, Mont. Rocheuses.     | 325,814  | 409,971   | 83 500   | 80,750  | 73,100  | 79,200  | .....   | ..... |
| Cie Hewillière et de Navig. du N.-O. | Lethbridge....               | Vap... ..         | 20                | 5                       | 1885                                 | Epinette blanche.                  | Fourche sud de la riv. du Vieux. | 1,623,521  | 1,721,420 | .....  | .....   | .....   | .....   | .....   | ..... |
| Calgary Lumber Co.                   | Cochrane.....                | Vap... ..         | 75                | 20                      | 1886                                 | Epinette blanche, cyprès et pin.   | Cochrane.....                    | 842,530  | 861,694   | 231,250  | 231,250 | 535,600   | 513,600 | .....   | ..... |
| Eau Claire and Bow River Lumber Co   | Calgary .....                | Vap... ..         | 75                | 25                      | 1887                                 | Pin de Douglas, sapin et épin. bl. | Calgary .....                    | 249,560  | 232,454   | .....  | .....   | 140,000   | 11,000  | .....   | ..... |
| D Morrison .....                     | Fourc. Nord du Cr. du Mouton | Vap... ..         | 12                | 5                       | 1887                                 | Epinette blanche.                  | Creek du Mouton.                 | 237,386  | 237,386   | .....  | .....   | .....   | .....   | .....   | ..... |
| Totaux .....                         | .....                        | .....             | .....             | .....                   | .....                                | .....                              | .....                            | 3,586,559  | 4,053,572 | 634,500  | 719,750 | 754,700   | 610,300 | .....   | ..... |

C. L. GOUIN,  
Agent des bois de la couronne.

AGENCE DES BOIS DE LA COURONNE,  
CALGARY, 31 octobre 1887.



---

---

**AGENCE DES BOIS DE LA COURONNE A PRINCE-ALBERT.**

---

BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,  
PRINCE-ALBERT, 31 octobre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur les opérations de mon agence dans les cours de l'exercice expiré le 31 octobre 1887.

Les perspectives de l'année prochaine sont bien plus favorables qu'elles ne l'ont été depuis quelque temps; l'abondante moisson et les bons prix auxquels se vend le grain ont donné de la vigueur à toutes les branches du commerce, et le village et ses colonies environnantes s'améliorent sans cesse, nonobstant le grand désavantage dans lequel nous sommes à cause de l'absence de chemins de fer, et dès qu'elle aura obtenu une communication facile avec le monde extérieur, cette localité est destinée à devenir une des plus grandes villes de l'ouest, et elle a un bel avenir devant elle.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. S. COOK,

*Agent intérimaire des bois de la couronne.*

M. A. M. BURGESS,  
Sous-ministre de l'intérieur,  
Ottawa.



## ANNEXE B.

Etat indiquant le nombre des scieries en activité, munies de licences du gouvernement, dans l'agence de Prince-Albert, pendant l'exercice terminé le 31 octobre 1887.

| Nom du propriétaire ou ayant cause. | Situation de la scierie.         | Nature du moteur. | Force de chevaux. | Capacité par 12 heures. | Opérations commencées en — | Désignation du bois.                    | Provenance des billots coupés. | Quantité de bois de sciage produite durant l'exercice expiré le 31 octobre 1887. | Pds, M.P. | Quantité de bois de sciage vendue durant l'exercice expiré le 31 octobre 1887. | M.P.  | Nombre | Quantité de bardeaux vendue durant l'exercice expiré le 31 oct. 1887. | Nombre | Quantité de bardeaux vendue durant l'exercice expiré le 31 octobre 1887. | Paquets | Quantité de lattes vendues durant l'exercice terminé le 31 octobre 1887. | Paquets |       |     |
|-------------------------------------|----------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------------|----------------------------|---|--------------------------------|--|-----------|--|-------|--------|---|--------|--|---------|--|---------|-------|-----|
| * Moore et Macdowall                | Prince - Albert<br>T. N.-O. .... | Vap. . . . .      | 75                | Pieds.<br>35,000        | 1876                       | Epinette blanche, pin et peuplier. .... | Riv. à l'Esturgeon             | 101,808  | 363,188   | 336,000  | ..... | .....  | .....   | .....  | .....  | .....   | .....  | .....   | ..... | 924 |

\* Rapports reçus jusqu'au 30 juin 1887.

R. S. COOK,  
Agent intérimaire des bois de la couronne.

BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,  
PRINCE-ALBERT, 31 octobre 1887.

## ANNEXE C.

ETAT général des opérations du bureau pour les douze mois expirés le 31 octobre 1887.

| Détails.                       | Nombre. | Comparaison avec l'exercice précédent. |             |
|--------------------------------|---------|--|-------------|
|                                |         | Augmentation.                          | Diminution. |
| Nombre de lettres écrites..... | 458     |  | 175         |
| do do reçues.....              | 296     |  | 86          |
| do permis délivrés.....        | 177     |  | 26          |
| do saisis.....                 | 3       | 3                                      |             |
| do rapports de scieries.....   | 3       |  |             |

R. S. COOK,

*Agent intérimaire des bois de la couronne.*

BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,  
PRINCE-ALBERT, 31 octobre 1887.

## AGENCE DES BOIS DE LA COUROYNE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,

BUREAU DES BOIS DE LA COUROYNE.

NEW-WESTMINSTER, C. B., 31 octobre 1887.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur les affaires relatives aux bois de la Colombie-Britannique, pour l'exercice expiré le 31 octobre 1887, et auquel les états suivants sont annexés, savoir :

"A." Etat indiquant les recettes de toutes sources.

"B." Etat indiquant le nombre des scieries exploitées en vertu d'une licence du gouvernement, ainsi que les quantités de bois fabriquées et vendues par chaque localité respectivement.

Pour l'exercice qui vient d'expirer les recettes de mon agence, provenant de toutes sources, se sont élevées à \$15,141.47.

Dans l'état n° 2 j'ai préparé, dans le but de donner au public en dehors de cette province des informations aussi complètes et détaillées que possible sur le commerce du bois de cette province, un état tabulaire, donnant les noms des propriétaires de scieries, l'endroit où sont les scieries, leur pouvoir, la description du bois, la position des coupes de bois, etc.

Vu la supériorité, sous plusieurs rapports de notre pin Douglas et de notre cèdre, ces bois attirèrent l'attention de riches marchands de bois du Canada de l'est et des Etats de l'ouest, qui désirent vivement obtenir toutes les informations concernant le commerce du bois dans cette province. J'ai conséquemment toute raison de croire que nos forêts presque inépuisables de pins et de cèdres abaisseront bientôt leurs têtes majestueuses sous la hache du capitaliste étranger.

L'achèvement de notre grande route nationale, le chemin de fer Canadien du Pacifique, a déjà donné un débouché à notre meilleure sorte de pin Douglass et de cèdre fabriqués, vers l'est jusqu'à Montréal, et ainsi qu'à Chicago et Saint-Paul, tandis que le grand bois long de 70 à 100 pieds a trouvé un marché à Dayton, Ohio, et à d'autres endroits. Ces nouveaux débouchés sont en outre des marchés bien établis de Chine, du Japon, d'Australie et des provinces de l'Amérique du Sud, pays dans lesquels la masse de notre bois de sciage a trouvé un marché illimité depuis plusieurs années à de très bons prix.

Considérant donc le dépouillement du Canada de l'est et des Etats de l'ouest, qui ne cesse d'avancer, cette province du Pacifique devra fournir à la demande toujours grandissante, et on a conséquemment raison de s'attendre bientôt à un réveil dans le commerce de bois de cette province.

Je puis observer que la grande partie du bois qui est coupé tous les ans vient des terres provinciales le long de la côte de la terre ferme; les droits sur ce bois ainsi que sur celui coupé sur les terres fédérales près de la côte ne sont présentement que nominaux, soit environ 25 cents par mille pieds.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

T. S. HIGGINSON,

*Agent fédéral des bois de la Couronne pour la Colombie-Britannique.*

A. M. A. M. BURGESS,  
Sous-ministre de l'intérieur,  
Ottawa.

## ANNEXE A.

ETAT des recettes provenant des bois de la couronne, pour les douze mois expirés le 31 octobre 1886.

| Mois.          | Boni.    | Fermages. | Droits de coupe de bois en vertu de licences. | Honoraires de permis et droits. | Saisies, droits et amendes pour empiètement. | Totaux.   |
|----------------|----------|-----------|---|---------------------------------|--|-----------|
|                | \$ cts.  | \$ cts.   | \$ cts.                                       | \$ cts.                         | \$ cts.                                      | \$ cts.   |
| 1886.          |          |           |   |                                 |  |           |
| Novembre.....  | 700 00   | 10 00     | 260 33  | .....                           | 15 05  | 985 38    |
| Décembre.....  | 2,300 00 | .....     | 82 22   | .....                           | 111 95                                       | 2,494 17  |
| 1887.          |          |           |   |                                 |  |           |
| Janvier.....   | .....    | 160 00    | 82 80   | 206 00                          | 17 64  | 466 44    |
| Février.....   | .....    | 9 60      | .....   | .....                           | .....  | 9 60      |
| Mars.....      | 2,602 95 | 750 00    | 119 55  | 50 00                           | 300 00                                       | 3,352 95  |
| Avril.....     | 1,590 00 | 150 00    | 130 40  | .....                           | .....  | 1,870 40  |
| Mai.....       | 50 00    | 311 20    | 92 84   | .....                           | 162 94                                       | 616 98    |
| Juin.....      | .....    | 38 40     | 343 37  | .....                           | 52 15  | 433 92    |
| Juillet.....   | .....    | 49 70     | 786 60  | 126 75                          | 143 59                                       | 1,106 64  |
| Août.....      | .....    | 25 60     | 233 44  | .....                           | 154 50                                       | 413 54    |
| Septembre..... | 75 00    | 9 55      | 660 27  | 4 50                            | 76 03  | 825 35    |
| Octobre.....   | 750 00   | 17 80     | 544 69  | .....                           | 784 06                                       | 2,096 55  |
|                | 8,067 95 | 1,531 85  | 3,336 51                                      | 387 25                          | 1,817 91                                     | 15,141 47 |

T. S. HIGGINSON,  
Agent des bois de la couronne.

NEW-WESTMINSTER, C.-B., 31 octobre 1887.

ANNEXE B.

État indiquant le nombre de scieries dans l'agence des bois de la couronne à New-Westminster, C.-B., coupant du bois en vertu d'une licence du gouvernement, pendant l'exercice terminé le 31 octobre 1887.

| Nom du propriétaire ou ayant cause. | Situation de la scierie. | Nature du moteur. | Capacité par 12 heures. | Désignation du bois.    | Provenance des billots.                | BOIS DE SERVICE. |            | BARDEAUX.   |  |
|-------------------------------------|--------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------------|--|------------------|------------|---|--|
|                                     |                          |                   |                         |                         |  | Pds M P.         | Pds M. P.  | Quantité de bois de service produite pendant l'exercice expiré le 31 oct. 1887. | Quantité de bardeaux vendue pendant l'exercice expiré le 31 oct. 1887. |
| Royal City Planing Mills Co...      | New-Westminster....      | Vapeur..          | Pieds.<br>75,000        | Pin, épinette et cèdre. | Tps. 1 et 2, dist. de New-Westminster. | 7,144,868        | 7,144,868  | Nombre.   | Nombre.  |
| W. C. McDougall .....               | do ..                    | do ..             | .....                   | do ..                   | do ..                                  | 705,774          | 705,774    |   |  |
| Cie de scierie Brunette .....       | do ..                    | do ..             | 40,000                  | do ..                   | do ..                                  | 2,644,715        | 2,644,715  |   |  |
| Palliser Lumber Co ....             | Palliser .....           | do ..             | 20,000                  | do ..                   | Rivière du Cheval-qui-Rue .....        | 436,121          | 436,121    |   |  |
| F. Robinson .....                   | Beaver .....             | Eau.....          | 15,000                  | do ..                   | Rivière du Castor et creek Quartz.     | 275,000          | 275,000    | 137,000   | 137,000  |
| W. H. Burr .....                    | Ladner's Landing....     | Vapeur..          | 10,000                  | (Rapports non reçus.)   | .....                                  | 11,205,478       | 11,205,478 | 137,000   | 137,000  |
| Totaux.....                         | .....                    | .....             | .....                   | .....                   | .....                                  | .....            | .....      | .....   | .....  |

T. S. HIGGINSON,  
Agent des bois de la couronne.

BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,  
NEW-WESTMINSTER, C.-B., 31 octobre 1887.

## No 7.

## TERRES DE L'ARTILLERIE ET DE L'AMIRAUTÉ.

OTTAWA, 31 décembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un rapport des opérations de cette division pour l'exercice expiré le 30 juin 1887.

Les trois tableaux annexés, marqués respectivement A, B, et C, exposent d'une manière sommaire les opérations financières de l'année.

(A). Etat des ventes.—Les ventes de l'année ont été peu nombreuses, les produits s'élevant à \$11,512.43, dont \$3,752.43 ont été versés. Dans la ville de Toronto, un lopin de terre triangulaire (66 x 200 pieds), étant l'angle sud-ouest des avenues Wellington et Strachan, a été vendu pour \$3,400. Les lots nos 2 et 4, situés du côté sud de la rue King (60 x 104½ pieds chacun), ont été vendus pour \$2,160 et \$2,820 respectivement, et le lot n° 1, du côté nord de l'avenue Wellington (60 x 100 pieds), pour \$1,320. Dans la seigneurie de Sorel 17 lopins de terre formant partie d'une pièce de terre triangulaire non concédée, située entre la concession Rhimbeault et la concession nord, 1ère rivière, Pot-au-Beurre, dans la paroisse de Sainte-Victoire, comprenant une étendue de 139 arpents et 56 perches, ont été vendus aux propriétaires de lots de front, les terres en question étant les continuations de leurs propriétés respectives, au prix et aux conditions mentionnés dans mon rapport de l'année dernière. Montant réalisé, \$298.80. Dans le township de Marlborough, les lots 19 et 20, de la partie défrichée de la première concession, comprenant une étendue d'environ 43 acres, la plus grande partie étant submergée, ont été vendus aux propriétaires des lots qui sont immédiatement en arrière, pour \$51. Dans la ville d'Ottawa, 8 lots et une moitié de lot, par le paiement de \$1,403.35 fait par les locataires respectifs, ont été convertis en propriété propre, conformément aux conditions des baux primitifs accordés par les principaux officiers de l'artillerie de Sa Majesté.

(B) Tableau des différentes localités d'où sont provenues les recettes.

(C) Tableau des recettes mensuelles réalisées pendant l'exercice, lesquelles forment un total de \$21,761.27.

Au mois d'avril dernier, la propriété de l'artillerie, connue sous le nom de "ferme du gouvernement", à Longueuil, a subi pour la seconde fois des dommages par l'inondation. Dans mon rapport de l'année dernière j'ai parlé de la destruction partielle de *Old Hugh House*. Cette année une grande partie de la maison occupée jusque-là par le locataire de la ferme (M. M. Cormel) et sa famille a été démolie par la glace et elle est devenue tout à fait inhabitable. Une grange commode à murs de pierre a été détruite et ne peut plus être utilisée pour le grain et pour le bétail.

Vers la fin de l'exercice M. H. H. Robertson, A. T. F., a commencé, sous la direction de ce département, l'arpentage des propriétés de l'artillerie connues sous le nom d'emplacement de "*Block House*", comprenant une étendue d'environ 23 acres, situées à Edmundston, dans le comté de Victoria, et de partie du lot "A", d'environ 18 acres, dans la ville de Dalhousie, comté de Ristigouche, dans la province du Nouveau-Brunswick. Ces arpentages ont été depuis terminés, et les terrains ont été divisés en lots de ville et villa dans le but d'en disposer plus tard par vente à l'enchère publique.

Un permis d'occupation a été accordé au mois de décembre dernier à la Compagnie de Pont du Sault Sainte-Marie, d'une partie ( $3 \frac{30}{100}$  acres) de l'île Sainte-Marie, dans le district d'Algoma, pour servir à la construction d'un pont au moyen duquel les chemins de fer canadiens et des Etats-Unis se trouveraient mis en correspondance. A Stamford, comté de Welland, une partie de la "Réserve Chain" et le terrain qui s'étend jusqu'au bord de l'eau de la rivière Niagara, dans le voisinage des chutes, ont été loués à MM. Swinyard et Howard pour les fins d'un tramway et d'élevateurs, pour une période de 20 ans.

Je suis heureux de dire que depuis l'expiration de l'exercice une amélioration notable dans les recettes de cette division a eu lieu, le montant reçu dans le cours des six mois expirés aujourd'hui étant de \$20,805.04 contre \$13,025.56 reçus pendant



les six mois correspondants de l'année dernière, accusant une augmentation de \$7,779 48.

Il y a encore bon nombre de lots vacants dans diverses localités, savoir : à Ottawa, Kingston, Amherstburg, Fort-Erié, Prescott, Sorel, Chambly, Québec, Vespra, Edmundston et Dalhousie ; la vente de ces lots, faites à une époque convenable, augmentera considérablement les recettes de cette division.

Dans le cours de l'exercice 570 lettres ont été reçues, 681 ont été écrites (y compris bon nombre de rapports volumineux), et plus de 500 avis et états de comptes préparés et transmis aux locataires et aux acquéreurs qui avaient des arrérages. Il a été enregistré 42 actes de cession, 41 projets de lettres patentes ont été préparés, et 3 baux ont été faits. Environ 1,000 comptes ouverts aux acquéreurs respectifs et fermiers des terres de l'artillerie, situées dans les provinces d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, ont été tenus avec soin dans ce bureau. Le nombre de mandats émis dans le cours de l'année enjoignant à la banque de Montréal à Ottawa de recevoir des deniers a été de 179.

Ainsi que j'ai eu occasion de le dire déjà, il serait difficile de donner un état exact de la grande somme de travail accomplie dans ce bureau, ou une description de la qualité de ce travail, comprenant l'examen de réclamations contradictoires, d'erreurs d'arpentage, la préparation de rapports nombreux et variés, etc., etc. Le personnel de cette division se compose du chef, d'un commis général et d'un commis temporaire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

**WILLIAM MILLS,**

*Chargé du revenu des terres de l'artillerie et de l'amirauté.*

A. M. A. M. BURGESS,  
Sous-ministre de l'intérieur,  
Ottawa.

## A.

VENTES effectuées dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1887.

| Localité.                     | Nombre de<br>lots vendus ou<br>rachetés. | Prix<br>des ventes. |           | Montants<br>reçus. |           |
|-------------------------------|--|---------------------|-----------|--------------------|-----------|
|                               |  | \$                  | cts.      | \$                 | cts.      |
| Ottawa.....                   | 8½                                       | 1,463               | 35        | 1,463              | 35        |
| Sorel, Seigneurie de.....     | 17 (139 arp. 56p.)                       | 298                 | 08        | 298                | 08        |
| Toronto.....                  | 4  | 9,700               | 00        | 1,940              | 00        |
| Marlborough, township de..... | 2  | 51                  | 00        | 51                 | 00        |
| <b>Totaux.....</b>            |  | <b>11,512</b>       | <b>43</b> | <b>3,752</b>       | <b>43</b> |

WILLIAM MILLS,

*Chargé du service des terres de l'artillerie et de l'amirauté.*

## B.

LISTE des localités d'où sont provenues des recettes pendant l'exercice clos le 30 juin 1887.

| Localité.              | Montant.     |           | Localité.                        | Montant.      |           |
|------------------------|--------------|-----------|----------------------------------|---------------|-----------|
|                        | \$           | cts.      |                                  | \$            | cts.      |
|                        |              |           | Report.....                      | 9,406         | 13        |
| Amherstburg.....       | 1,247        | 23        | Ottawa.....                      | 8,803         | 08        |
| Coteau-du-Lac.....     | 15           | 00        | Oxforde.....                     | 4             | 80        |
| Eimsley.....           | 9            | 70        | Pointe-Pelée.....                | 400           | 00        |
| Fort-Erié.....         | 146          | 35        | Pittsburg.....                   | 15            | 20        |
| Kingston, cité de..... | 6,728        | 35        | Québec.....                      | 22            | 66        |
| Longueuil.....         | 525          | 00        | Sainte-Marie, île de.....        | 20            | 00        |
| Marlborough.....       | 51           | 00        | Rivière-du-Sud.....              | 10            | 00        |
| Montréal.....          | 197          | 00        | Sorel.....                       | 903           | 30        |
| Nepean.....            | 135          | 25        | Sarnia.....                      | 40            | 00        |
| Nouvelle-Ecosse.....   | 0            | 25        | Toronto.....                     | 2,045         | 60        |
| Nouveau-Brunswick..... | 55           | 16        | Wolford.....                     | 20            | 40        |
| Niagara.....           | 295          | 87        | Honoraires d'enregistrement..... | 70            | 20        |
| <b>A reporter.....</b> | <b>9,406</b> | <b>13</b> | <b>Total.....</b>                | <b>21,761</b> | <b>27</b> |

WILLIAM MILLS,

*Chargé du service des terres de l'artillerie et de l'amirauté.*

## C.

RECETTES provenant des terrains de l'artillerie et de l'amirauté, pour l'exercice clos le 30 juin 1887.

| Date.          | Frais d'enregistrement. | Rentes ou intérêts. | Principal. | Montant total. |
|----------------|-------------------------|---------------------|------------|----------------|
| 1886.          | \$ cts.                 | \$ cts.             | \$ cts.    | \$ cts.        |
| Juillet.....   | 31 40                   | 432 22              | 410 34     | 873 96         |
| Août.....      |                         | 396 18              | 780 00     | 1,176 18       |
| Septembre..... |                         | 402 90              | 2,525 24   | 2,938 14       |
| Octobre.....   | 17 40                   | 508 71              | 1,298 18   | 1,824 29       |
| Novembre.....  |                         | 2,261 55            | 3,256 11   | 5,517 66       |
| Décembre.....  | 5 20                    | 223 83              | 476 30     | 705 33         |
| 1887.          |                         |                     |            |                |
| Janvier.....   | 2 00                    | 672 60              | 248 88     | 923 48         |
| Février.....   |                         | 58 82               | 1,092 20   | 1,151 02       |
| Mars.....      | 7 20                    | 519 74              | 232 16     | 759 10         |
| Avril.....     |                         | 904 20              | 709 67     | 1,613 87       |
| Mai.....       | 7 00                    | 2,063 27            | 849 34     | 2,919 61       |
| Juin.....      |                         | 1,217 31            | 151 32     | 1,368 63       |
| Totaux.....    | 70 20                   | 9,661 33            | 12,029 74  | 21,761 27      |

WILLIAM MILLS,

*Chargé du service des terres de l'artillerie et de l'amirauté.*

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,  
OTTAWA, 31 décembre 1887.

## No 8.

## COMPTABILITÉ,

OTTAWA, 29 décembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur la comptabilité de ce département pour l'exercice expiré le 31 octobre 1887.

L'augmentation suivante des opérations de ce département par suite de la colonisation continue des terres fédérales au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, et plus tard, dans la Colombie-Britannique, a amené une augmentation naturelle des comptes de cette division.

L'expérience, pendant quatre années, du nouveau système de la tenue des comptes, inauguré au mois de juillet 1883, époque où j'ai été nommé comptable de ce département, a établi que le changement radical fait alors a été couronné de succès, et a fait face aux besoins du département. La satisfaction que notre méthode de tenir les comptes a donné au département des finances et au bureau de l'auditeur général est une nouvelle preuve de l'efficacité du personnel de cette division, qui ne se compose que de trois fonctionnaires permanents et trois employés surnuméraires.

Plus de 7,000 chèques ont été émis dans le cours de l'année administrative à l'égard des paiements faits pour les différents services sous le contrôle de ce département. Un très grand nombre de *scrips* ont été émis dans le cours de l'exercice pour les Métis du Manitoba et du Nord-Ouest, les pionniers, en récompense militaire et aussi en faveur des compagnies de colonisation. Les paiements faits à l'égard des réclamations pour pertes causées par l'insurrection des Métis et des Sauvages, la distribution de grain de semence faite au Nord-Ouest et les secours qui y ont été expédiés, ont considérablement augmenté les travaux de cette division.

Les recettes provenant de la vente et des rentes des terres de l'artillerie ont été, pour l'année administrative, de \$27,133.28.

Vous trouverez ci-annexé un état détaillé des recettes provenant des terres fédérales, indiquant le revenu mensuel provenant de toutes sources pour les douze mois expirés le 31 octobre 1887.

|  |                     |
|--|---------------------|
| Revenu brut en espèces.....                    | \$188,487.76        |
| <i>Scripts</i> rachetés et mandats placés..... | 244,331.48          |
| Total.....                                     | <u>\$429,819.24</u> |

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. A. PINARD,

*Comptable.*

A. M. A. M. BURGESS,  
Sous-ministre de l'intérieur,  
Ottawa.

RECETTES AU COMPTE DES TERRES FÉDÉRALES pendant l'année commencée le 1er novembre 1886, et terminée le 31 octobre 1887.

| Mois.                   | Droits de homestead. |      | Préemptions. |      | Améliorations. |      | Ventes ordinaires de terres. |      | Droits sur bois. |      | Permis de pâturages. |      | Droits régaliens de carrières, permis de coupe de bois, dr. sur mines, etc. |      | Ventes de cartes et honoraires d'enregistrement. |      | Échanges d'inscriptions, droits d'inspection, etc. |      | Taxes d'examen des arpenteurs. |      | Divers. |      | Totaux. |           |  |            |
|-------------------------|----------------------|------|--------------|------|----------------|------|------------------------------|------|------------------|------|----------------------|------|---|------|--|------|--|------|--------------------------------|------|---------|------|---------|-----------|--|------------|
|                         | \$                   | cts. | \$           | cts. | \$             | cts. | \$                           | cts. | \$               | cts. | \$                   | cts. | \$  | cts. | \$   | cts. | \$   | cts. | \$                             | cts. | \$      | cts. | \$      | cts.      |  |            |
| 1886.                   |                      |      |              |      |                |      |                              |      |                  |      |                      |      |   |      |  |      |  |      |                                |      |         |      |         |           |  |            |
| Novembre .....          | 1,375 00             |      | 480 00       |      | 89 67          |      | 6,364 71                     |      | 3,640 33         |      | 5,381 41             |      | 110 20  |      | 155 20   |      | 478 40   |      |                                |      |         |      |         | 18,774 92 |  |            |
| Décembre .....          | 1,520 00             |      | 370 00       |      | 114 50         |      | 4,991 92                     |      | 7,914 28         |      | 1,115 15             |      | 25 40   |      | 55 65  |      | 350 00   |      |                                |      |         |      |         | 94 60     |  | 16,551 50  |
| 1887.                   |                      |      |              |      |                |      |                              |      |                  |      |                      |      |   |      |  |      |  |      |                                |      |         |      |         |           |  |            |
| Janvier .....           | 1,690 00             |      | 520 00       |      | 105 63         |      | 6,523 06                     |      | 3,083 07         |      | 734 87               |      | 324 35  |      | 169 94   |      | 600 00   |      |                                |      |         |      |         |           |  | 14,150 92  |
| Février .....           | 760 00               |      | 270 00       |      | 156 00         |      | 2,574 72                     |      | 5,745 66         |      | 1,472 81             |      | 113 40  |      | 77 50  |      | 380 00   |      |                                |      |         |      |         |           |  | 11,560 09  |
| Mars .....              | 1,300 00             |      | 317 93       |      | 183 00         |      | 4,789 54                     |      | 7,706 79         |      | 1,040 60             |      | 81 60   |      | 61 50  |      | 630 00   |      |                                |      |         |      |         |           |  | 26,530 96  |
| Avril .....             | 1,930 00             |      | 610 00       |      | 184 50         |      | 2,184 69                     |      | 4,451 59         |      | 187 81               |      | 118 50  |      | 139 50   |      | 630 00   |      |                                |      |         |      |         |           |  | 10,555 39  |
| Mai .....               | 2,900 00             |      | 580 00       |      | 142 75         |      | 2,756 88                     |      | 2,972 06         |      | 582 23               |      | 39 20   |      | 232 75   |      | 660 00   |      |                                |      |         |      |         |           |  | 9,955 87   |
| Juin .....              | 2,009 00             |      | 900 00       |      | 456 50         |      | 2,663 62                     |      | 1,867 38         |      | 328 99               |      | 87 80   |      | 141 10   |      | 900 00   |      |                                |      |         |      |         |           |  | 15,484 39  |
| Juillet .....           | 1,871 00             |      | 650 00       |      | 129 00         |      | 4,341 01                     |      | 7,083 10         |      | 273 85               |      | 425 01  |      | 148 25   |      | 868 53   |      |                                |      |         |      |         |           |  | 15,906 45  |
| Août .....              | 1,880 30             |      | 505 00       |      | 109 31         |      | 5,067 46                     |      | 5,985 75         |      | 153 85               |      | 542 30  |      | 96 75  |      | 525 00   |      |                                |      |         |      |         |           |  | 14,915 42  |
| Septembre .....         | 1,835 00             |      | 510 00       |      | 227 85         |      | 3,005 10                     |      | 6,706 28         |      | 82 40                |      | 122 25  |      | 77 25  |      | 955 00   |      |                                |      |         |      |         |           |  | 13,521 13  |
| Octobre .....           | 1,770 00             |      | 330 00       |      | 212 25         |      | 3,021 75                     |      | 20,575 62        |      | 275 00               |      | 40 70   |      | 160 40   |      | 865 00   |      |                                |      |         |      |         |           |  | 27,250 72  |
| Script et mandats ..... | 20,140 00            |      | 6,042 93     |      | 2,110 96       |      | 48,584 46                    |      | 77,871 91        |      | 11,828 77            |      | 2,030 71  |      | 1,494 79   |      | 7,841 93   |      |                                |      |         |      |         |           |  | 188,487 76 |
| Totaux .....            |                      |      |              |      |                |      | 213,283 15                   |      |                  |      | 28,048 33            |      |   |      |  |      |  |      |                                |      |         |      |         |           |  | 241,331 48 |
|                         |                      |      |              |      |                |      |                              |      |                  |      |                      |      |   |      |  |      |  |      |                                |      |         |      |         |           |  | 429,819 24 |

J. A. PINARD,  
Comptable.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,  
OTTAWA, 29 décembre 1887.

**ANNEXE A.**

RELEVÉ des inscriptions pour terres fédérales, faites pendant l'année commencée le 1er novembre 1886 et expirée le 31 octobre 1887, au bureau principal et aux agences des diverses compagnies de colonisation.

| Bureaux.                                   | Homesteads.        |        | Préemptions        |        | Concessions spéciales. |        | Cie de la Baie d'Hudson. |        | Ch. de fer du Pacifique. |           | Ch. de fer du Manitoba et du N.-O. |         | Ch. de fer du Manitoba et du S.-O. |        | Totaux.            |         |
|--|--------------------|--------|--------------------|--------|------------------------|--------|--------------------------|--------|--------------------------|-----------|------------------------------------|---------|------------------------------------|--------|--------------------|---------|
|  | N <sup>bre</sup> . | Acres. | N <sup>bre</sup> . | Acres. | N <sup>bre</sup> .     | Acres. | N <sup>bre</sup> .       | Acres. | N <sup>bre</sup> .       | Acres.    | N <sup>bre</sup> .                 | Acres.  | N <sup>bre</sup> .                 | Acres. | N <sup>bre</sup> . | Acres.  |
| Bureau principal.....                      | 3                  | 480    | 2                  | 320    | 42                     | 7,246  | 6                        | 47,034 | 326                      | 125,235   | 65                                 | 52,001  | 34                                 | 10,804 | 173                | 242,340 |
| Cie de colonis. des Méthodistes Primitifs. | 13                 | 2,080  | 6                  | 960    | .....                  | .....  | .....                    | .....  | .....                    | .....     | .....                              | .....   | .....                              | .....  | 5                  | 800     |
| do des fermiers d'York.....                | 2                  | 320    | 2                  | 320    | .....                  | .....  | .....                    | .....  | .....                    | .....     | .....                              | .....   | .....                              | .....  | 19                 | 3,010   |
| do de Montréal et de l'Ouest.              | 44                 | 7,040  | 30                 | 4,800  | .....                  | .....  | .....                    | .....  | .....                    | .....     | .....                              | .....   | .....                              | .....  | 4                  | 640     |
| Cie de ter. et de hom. de la Saskatchewan  | 62                 | 9,920  | 40                 | 6,400  | 42                     | 7,246  | 6                        | 47,045 | 326                      | 125,235   | 65                                 | 52,001  | 34                                 | 10,804 | 74                 | 11,840  |
| Totaux.....                                | 125                | 20,340 | 80                 | 14,800 | 132                    | 14,742 | 18                       | 94,084 | 652                      | 2,428,305 | 130                                | 640,002 | 68                                 | 71,608 | 216                | 258,660 |

WM. M. GOODEVE,  
*Premier commis.*

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,  
DIVISION DES LETTRES PATENTES, OTTAWA, 1887.

## ANNEXE B.

RELEVÉ des lettres patentes émises par le département de l'intérieur pour terres situées dans le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et dans la Colombie-Britannique, du 1er novembre 1886 au 31 octobre 1887.

| N <sup>o</sup> | Nature des concessions.  | 1886-1887.          |                   | 1885-1886.         |                   |
|----------------|--|---------------------|-------------------|--------------------|-------------------|
|                |  | Nombre de patentes. | Etendue en acres. | Nombre de patentes | Etendue en acres. |
| 1              | Homesteads.....  | 2,335               | 373,601           | 2,913              | 466,876           |
| 2              | Ventes.....  | 1,446               | 445,346           | 886                | 146,988           |
| 3              | Lots des Métis.....  | 174                 | 41,760            | 185                | 44,400            |
| 4              | Concessions en vertu de l'Acte du Manitoba..                               | 76                  | 6,763             | 82                 | 7,864             |
| 5              | Commutation de droits de commune et de coupe de foin.....                  | 39                  | 2,437             | 89                 | 6,983             |
| 6              | Concessions spéciales.....   | 40                  | 7,248             | 66                 | 10,141            |
| 7              | Concessions de la Cie de la Baie-d'Hudson....                              | 3                   | 974               | 26                 | 106,693           |
| 8              | Concessions du ch. de fer Can. du Pacifique..                              | 322                 | 121,584           | 187                | 122,504           |
| 9              | Concessions des Métis du Nord-Ouest.....                                   | 60                  | 12,908            | 50                 | 11,664            |
| 10             | Vente de terres houillères.....  | 3                   | 605               | 10                 | 2,346             |
| 11             | Lots à bois gratuits.....  | 1                   | 20                | 3                  | 60                |
| 12             | Concessions du ch. de fer de l'île de Vancouver                            | 6                   | 653               | 59                 | 8,816             |
| 13             | Concessions du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest.....             | 51                  | 43,972            | 12                 | 6,559             |
| 14             | Réclamations forestières.....  |                     |                   | 1                  | 160               |
| 15             | Ventes des terres scolaires.....   | 1                   | 40                | 1                  | 1                 |
| 16             | Concessions du chemin de fer de colonisation du Sud-Ouest du Manitoba..... | 32                  | 10,259            |                    |                   |
| 17             | Concessions de la Compagnie Houillère et de Navigation du Nord-Ouest.....  | 6                   | 1,868             |                    |                   |
| 18             | Ventes de terrains miniers.....  | 4                   | 321               |                    |                   |
|                | Total.....   | 4,599               | 1,071,364         | 4,570              | 942,055           |

WM. M. GOODEVE,  
Premier commis, division des patentes.

---

---

PARTIE II

---

ARPENTAGE DES TERRES FÉDÉRALES.

---

---



## No 1.

## RAPPORT DE L'ARPENTEUR GÉNÉRAL.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,  
DIVISION TECHNIQUE,

OTTAWA, 27 janvier 1888.

A M. A. M. BURGESS,  
Sous-ministre de l'intérieur,  
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur les opérations de cette division du département de l'intérieur pour l'année 1887:—

Si on les compare à ceux des années précédentes, il y a eu une grande diminution dans les opérations à l'extérieur, dont le plus grand nombre sont maintenant restreintes à la Colombie-Britannique. Au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest, les arpentages sont en général si en avant de la colonisation qu'il n'y aurait pas raison de les prolonger davantage.

## MANITOBA.

Les opérations qui ont eu lieu dans la province du Manitoba se sont composées de l'arpentage des lignes de lopins de terre et de townships, de cinq contrats de subdivision, d'une exploration et du tracé d'un grand chemin.

L'arpentage des lignes de lopins de terre est sous la conduite de M. Edgar Bray. Les opérations se font entre les lacs Manitoba et Winnipeg, dans le voisinage de la ligne proposée du chemin de fer de la Baie-d'Hudson; le but de cet arpentage est d'arriver à la subdivision des terres dès qu'on en aura besoin pour la colonisation. Vu la nature du pays on a cru opportun d'attendre à l'hiver pour commencer les travaux, et c'est dû à cette raison si l'on n'a pas encore reçu de M. Bray un rapport sur l'avancement des opérations.

M. J. H. Brownlee a reçu instruction d'arpenter les lignes de township dans le voisinage du lac Dauphin. Malheureusement, pendant qu'il était en route pour le lac, il fut la victime d'un grave accident en chargeant une charrette, et mis hors d'état de travailler pendant plusieurs mois. Il fut remplacé par M. W. A. Small, A. T. F. Je n'ai pas encore reçu le rapport de ce dernier, et je ne puis dire quel avancement ont fait les travaux.

Cinq contrats de subdivision ont été accordés, comme suit:—

M. J. W. Fitzgerald a eu la subdivision des townships 13 et 14, rang 11, à l'est du méridien principal. Ces arpentages n'avaient pas encore été faits lors de la visite de l'inspecteur.

M. P. T. C. Dumais doit subdiviser le township 14, rang 10, et le township 13, rang 11, à l'est du méridien principal. Comme ce pays est boisé, on lui a permis de faire ces travaux dans le cours du présent hiver.

M. R. C. McPhillips a arpenté une partie de la Grosse Ile, située dans le lac Winnipeg, et a aussi terminé l'arpentage de certains townships à l'embouchure de la rivière Rouge. Il y travaille encore.

Sur la demande du commissaire des terres fédérales, M. J. E. Woods a tracé des lots à bois dans les townships 12, rangs 12 et 13, à l'ouest du méridien principal. L'arpentage a été terminé d'une manière satisfaisante, et les rapports des opérations ont été reçus.

Le dernier contrat a été accordé à M. Walter Beatty, et se composait de deux townships voisins du lac Dauphin. Les travaux ont été terminés et les rapports reçus. Cette partie du pays attire maintenant beaucoup d'attention. Elle est bien boisée et bien arrosée, et le sol en est excellent.

Comme aucun arpentage exact du lac Winnipegosis n'avait jamais été fait, on a décidé d'envoyer un parti d'explorateurs pour exécuter les travaux. L'expédition fut confiée aux soins de M. J. I. Dufresne. Il fut muni de deux canots en bois et d'un équipage de quatre hommes. Je regrette de dire qu'il n'y a eu que le côté occidental du lac d'arpenté; lorsqu'il arriva à l'extrémité nord, M. Dufresne dut revenir à cause du froid. Sauf un relevé exact du lac, l'exploration n'a pas mis au jour de nouveaux renseignements sur le pays.

Conformément à une demande du gouvernement du Manitoba, un arpentage de la rue Principale (*Main Street*), Winnipeg, a été fait par M. Jos. Doupe, A. T. F., le but étant d'établir légalement les bornes de la rue. M. Doupe s'est guidé dans ses opérations sur les règlements municipaux relatifs à l'affaire, et je suis heureux de dire que l'arpentage a satisfait tous les intéressés.

#### TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Le tracé des grands chemins a, comme aux années antérieures, constitué une partie importante de nos travaux. Jusqu'ici la grande difficulté que nous avons à surmonter était l'opposition que faisaient les colons à ce que les chemins traversaient leurs terres, et une grande partie du temps de l'arpenteur se passait à des discussions inutiles. Nous avons maintenant réglé quo notre arpenteur, ou l'inspecteur des arpenteurs, accompagné d'un représentant du lieutenant-gouverneur, devra visiter les colons chaque fois qu'on s'attendra à des difficultés, et terminer des arrangements avec eux avant de continuer l'arpentage. On a constaté que ce système fonctionnait bien et épargnait beaucoup d'embarras.

Les chemins dans le voisinage de Calgary ont été arpentés par M. T. D. Green, et ceux près de Prince-Albert par M. J. L. Reid.

Cinq contrats d'arpentage ont été donnés comme suit :—

Elzéar Boivin, trois townships près de Fort-Pitt; travaux terminés.

A. J. Brabazon, quatre townships au nord de Calgary; travaux terminés.

C. A. Bigger, trois townships au nord de Calgary; travaux terminés.

R. C. Laurie, trois townships au nord de Battleford; travaux terminés.

G. E. MacMartin, subdivision de terre sur le creek Pincher; travaux terminés.

Tous les contrats cette année ont été restreints, quant à la somme, à \$2,000 chacun.

Un nouvel arpentage fait par M. A. Sproat, de certains townships subdivisés par M. F. Murphy, et en voie d'exécution depuis les deux dernières années, est maintenant terminé. Le premier arpentage a été trouvé défectueux et n'a pas été accepté.

M. Arthur St. Cyr est maintenant à arpenter les bornes du parc des montagnes Rocheuses, à Banff. Ainsi qu'on pouvait s'y attendre à cause de la nature du terrain, les travaux avancent lentement.

M. C. F. Miles a été occupé, pendant l'été, à faire l'arpentage des réserves de la police à cheval dans les territoires. Les provisions, l'aide et le transport requis pour ses opérations ont été fournis par la police à cheval, de laquelle il a aussi eu toutes les observations nécessaires concernant les réserves.

M. F. W. Wilkins, sur la demande de la *Methodist Church Missionary Society*, a été chargé d'arpenter les terres occupées par ses missions. Comme la plupart de ces terres étaient voisines de réserves des Sauvages ou situées dans ces réserves, le concours du département des Sauvages fut nécessaire dans le but d'éviter des complications avec les Sauvages. M. Wilkins a arpenté, dans le cours de l'été, les missions du Lac-à-la-Selle, de Victoria et de Morleyville.

#### COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Cinq partis ont été occupés à faire des arpentages de subdivision dans la Colombie-Britannique. Il est à peu près impossible d'arriver à un système pour faire des arpentages à l'entreprise dans un pays comme celui-là; de sorte que tous les arpentages se font à la journée.

Dans le district de New-Westminster, M. A. F. Cotton a été occupé à faire des subdivisions et à d'autres opérations diverses dans le cours de l'été; il a été quelque

peu retardé par les eaux hautes du printemps, et par suite des bois épais près de la côte il n'a pu qu'avancer lentement dans la suite.

Dans le district de Kamloops, nous avons eu deux arpenteurs occupés à faire des subdivisions, un sur le côté nord et l'autre sur le côté sud de la rivière Thompson.

M. Jas. F. Garden était du côté nord, et ses opérations ont embrassé une superficie égale à celle de l'année dernière; elles consistaient en partie dans le prolongement d'anciens arpentages. De même, M. Thos. Fawcett, sur le côté sud de la rivière, a travaillé entre Spence's Bridge et le Petit lac Shuswap. Comme ils le font remarquer dans leurs rapports, la seule industrie qui existe dans ce pays en ce moment, consiste dans l'élevage des bestiaux, en dépit du fait que, au moyen d'irrigation, c'est une des parties les plus fertiles du Canada. On ne peut s'attendre à ce que cet état de choses doive durer très longtemps; en conséquence la question d'irrigation attire maintenant beaucoup l'attention. D'après la nature de leurs opérations, MM. Fawcett et Garden ont pu recueillir nombre de précieux renseignements sur ce sujet, qu'on trouvera dans leurs rapports.

Plus à l'est, M. John McLatchie a été occupé à faire des subdivisions dans les vallées de l'Aigle, du Saumon, de Spellamcheen, et des rivières environnantes. Depuis l'achèvement du chemin de fer Canadien du Pacifique, un grand nombre de colons sont venus dans cette partie du pays, particulièrement dans les vallées de Spellamcheen et d'Okanagan, où ils ont, dit-on, de magnifiques récoltes.

M. P. R. A. Bélanger avait instruction de marquer les angles de section les plus rapprochés du chemin de fer, à partir du sommet des montagnes Rocheuses, dans une direction ouest, le but étant de fournir des points d'indication pour tous les arpentages futurs. Il devait aussi arpenter les terres des *squatters* partout où elles se trouveraient. Il exécuta ces travaux jusqu'à Leancoil, et on jugea alors nécessaire de l'envoyer faire l'arpentage d'un emplacement de ville à Illecilliwaet. Cet arpentage terminé, il reprit les premières opérations et arpenta les terres près de Golden, Moberly, Donald et Revelstoke.

M. J. J. McArthur, qui a déjà été employé à des explorations dans les montagnes, a été occupé aux mêmes travaux cette année, mais sur un plan quelque peu différent. Outre les instruments ordinaires d'arpentage, on l'a muni d'une petite chambre obscure, particulièrement disposée dans ce but. L'intention était de lui faire faire l'arpentage comme d'habitude avec les instruments ordinaires, et de lui faire prendre les détails des plans de ses photographies. Il a ainsi tracé sur une carte une partie de la zone du chemin de fer à l'ouest du sommet des montagnes Rocheuses.

M. W. S. Drewry a été occupé de la même manière dans le district de New-Westminster; malheureusement, la fumée fut si épaisse tout l'été qu'il ne put commencer ses opérations qu'au mois de septembre; et il ne put faire encore que le relevé hydrographique du lac Harrison.

On est à préparer ici les plans de ces explorations, sous ma surveillance immédiate, et quoiqu'ils ne soient pas encore terminés, je suis heureux de dire que les résultats qu'on a atteints jusqu'ici confirment mes espérances. Au lieu d'esquisses grossières et imparfaites que ces explorations fournissent généralement, nous aurons sans frais supplémentaires, et avec un bien léger surcroît de travail au bureau, des cartes complètes du pays, qui, si elles étaient faites en la manière ordinaire, absorberaient des sommes d'argent considérables.

Ces partis d'explorations ne coûtent pas cher, vu qu'ils se composent de l'arpenteur, de deux hommes, et de quelques chevaux pour le transport. Les informations qu'ils donnent sont nécessaires pour le prolongement des arpentages ordinaires et pour d'autres fins; dans bon nombre de cas, dans le pays des montagnes, c'est le seul arpentage qui sera jamais fait.

Pendant tout l'été les feux de forêt ont existé le long de la ligne du chemin de fer dans la Colombie-Britannique; la fumée a été un grand obstacle aux opérations d'arpentage.

#### EXPLORATION SUR LA RIVIÈRE PELLY OU YUKON.

A venir jusqu'à l'année dernière la partie des territoires du Nord-Ouest qui avoisine l'Alaska n'avait jamais été visitée par des expéditions régulièrement orga-

nisées sous le contrôle du gouvernement canadien, et nos informations sur ce pays provenaient des rapports des voyageurs ou de sources étrangères. Les récentes découvertes d'or qui ont été faites sur les tributaires de la rivière Pelly ou Yukon ayant attiré l'attention du public vers cette région, il fut décidé d'entreprendre un minutieux examen de ses ressources. L'expédition était sous la conduite du Dr Dawson, sous-directeur de la Commission géologique, et se composait de plusieurs partis, dont un, sous la direction de M. W. Ogilvie, A.T.F., reçut des instructions de ce bureau. A ce dernier fut particulièrement confié la tâche de faire une carte de la rivière et d'établir approximativement l'endroit où le 141<sup>e</sup> méridien traversait la rivière Yukon. Ce méridien est la frontière internationale entre l'Alaska et le Canada. On compta que la date de l'arrivée de M. Ogilvie à la frontière serait si avancée dans l'automne qu'il ne pourrait y faire les observations astronomiques nécessaires, et revenir à temps vers la côte avant les froids, il fut donc décidé de lui laisser passer l'hiver à cet endroit. On en obtiendra un avantage indirect en le mettant en état de commencer ses explorations plus à bonne heure l'été prochain et de voir des localités qu'il n'aurait pu atteindre d'ici dans un seul été. Il était muni de deux grands canots de bois, construits à Peterborough, et ayant chacun une pesanteur d'environ 100 livres. Des couvertures en toile à voile peuvent être posées pendant le gros temps et enlevées pour le chargement et le déchargement. L'équipage ordinaire se compose de deux hommes dans chaque canot.

Au mois de juin dernier il arriva à Chilkoot-Inlet dans l'Alaska, et commença ses opérations à une des stations d'arpentage des Etats-Unis située sur la côte. Il traversa alors le défilé de Taiya, long de 18 milles, jusqu'au lac Lyndeman, source de la rivière Lewis. Pour traverser ce défilé, à une élévation de près de 4,000 pieds, il dut transporter ses canots, ses nombreux instruments astronomiques et d'arpentage, dont quelques-uns sont très pesants, et dix-huit mois d'approvisionnement pour son parti. Avec l'aide des Sauvages ce transport se fit heureusement. Il construisit alors un grand bateau pour transporter la masse de ses provisions, et continua l'arpentage avec ses deux canots.

Il passera l'hiver dans le voisinage de Belle-Isle. Le printemps prochain il se mettra en route pour l'embouchure de la rivière Mackenzie, par voie de la rivière Porc-épic et le fort Macpherson, et il remontera la rivière Mackenzie jusqu'au fort Chipewyan, se reliant avec son propre arpentage des rivières de la Paix et Athabaska.

On se proposait de faire des observations astronomiques correspondant à celles de M. Ogilvie, à deux endroits, Kamloops et Ottawa, afin que si quelque chose entravait les observations d'un endroit, on pût obtenir des données suffisantes de l'autre. Malheureusement, ainsi qu'on le verra au rapport de M. King, le temps à Kamloops était court, et les arrangements pris pour faire des observations à Ottawa ne purent être mis en pratique. Conséquemment la valeur des travaux astronomiques de M. Ogilvie est très problématique.

#### TRAVAUX ASTRONOMIQUES.

Ce travail, qui consiste à déterminer les latitudes et les longitudes, a été confié à M. W. F. King, inspecteur en chef des arpentages, avec M. O. J. Klotz à titre d'observateur adjoint. Ces opérations avaient été antérieurement poussées à l'est jusqu'à Winnipeg, et on avait l'intention cette année de les étendre jusqu'aux rivages de l'Atlantique, sans quoi les résultats atteints jusqu'ici ne peuvent être d'aucune utilité. Je regrette de dire que les arrangements pris pour y arriver n'ont pu être exécutés, et on a dû occuper le temps des observateurs à fixer les positions de Wapella, Kalmar et de Port-Arthur.

M. Ogilvie ayant pris une de nos lunettes méridiennes, une nouvelle fut commandée, mais n'arriva pas à temps pour les travaux de l'été, de sorte que M. King dut prendre notre grand altazimuth.

L'usage d'un tel instrument pour des observations sur le temps offre l'objection que le mesurage direct des courses irrégulières d'inclination et de collimation est un procédé fatigant. Ces valeurs peuvent être obtenues, comme elles l'ont été par M.

King, des équations normales, mais ces équations contiennent sept quantités inconnues, nombre qui n'est pas de nature à inspirer confiance dans le résultat. Il n'y a pas d'arrangements convenables de pris ici pour faire cette détermination directe, et M. King devra aller à un de nos observatoires, soit à Kamloops ou à Winnipeg, pour la faire.

Le rapport de M. King donne une exposition très nette des méthodes et des procédés employés; les autres courses irrégulières auxquelles les résultats sont sujets, sont soumis à un examen habile et minutieux.

Dans le rapport de M. Klotz on trouvera une description de notre table de raccordement télégraphique; on l'a trouvée d'une grande commodité.

#### INSPECTION ET CORRECTIONS DES ARPENTAGES.

Ce travail est sous la direction et la surveillance de M. J. S. Dennis, inspecteur des arpentages. Il a eu sous ses ordres deux partis d'arpenteurs au complet, commandés par MM. John McAree et A. Driscoll, et cinq petits détachements, se composant chacun d'un arpenteur et d'un homme. Les arpenteurs étaient MM. P. V. du Tremblay, T. C. Brownjohn, J. A. Kirk, N. R. Freeman et I. Traynor.

Aux partis sous la direction de MM. McAree et Driscoll revenaient les opérations d'arpentage les plus importantes et l'examen des arpentages sous contrat. Les petits détachements faisaient les corrections ordinaires, et ils ont été occupés à enlever les poteaux des lots riverains là où on a jugé opportun d'abolir ce mode de subdivision et de revenir à l'arpentage ordinaire par section.

Au mois de juin 1887, un certain nombre de Mormons sont venus de l'Utah et se sont établis dans le township 3, rang 25, à l'ouest du 4<sup>e</sup> méridien initial. M. Dennis a eu l'occasion d'y aller dans le cours de l'été, et comme il est le premier fonctionnaire du département qui ait visité la colonie, il a jugé ce sujet suffisamment important pour en faire l'objet d'un rapport. Il les dit très industrieux et très intelligents, et il ajoute que, pour le peu de temps qu'ils sont dans le pays, ils ont fait des progrès étonnants.

#### TRAVAIL DU BUREAU.

Ceci consiste à examiner les rapports d'arpentage, à faire ou à copier des plans, à faire des calculs et des compilations de toutes sortes, à imprimer les plans, etc. Une partie de ce travail provient directement des arpentages faits dans le cours de l'année, et disparaîtrait complètement si les arpentages cessaient. L'autre partie se rapporte aux affaires générales du département et augmente dans la même proportion. C'est dû à cette raison si, en dépit de la diminution graduelle des opérations extérieures dans le cours des quatre dernières années, il n'y a pas eu de diminution sensible dans le travail du bureau.

La correspondance comprend :

|                        |       |
|------------------------|-------|
| Lettres reçues.....    | 1,111 |
| Lettres envoyées ..... | 1,520 |

Les comptes examinés et les paiements faits se sont répartis comme suit :—  
Comptes examinés et approuvés, 232; montant des susdits comptes, \$196,333.06; réquisitions émises, 416; chèques transmis, 914.

Ce qui suit est un court résumé des travaux accomplis dans la division des dessinateurs :—

|   |     |
|---|-----|
| Nombre de plans reçus, avec les notes correspondantes de campagne : |     |
| Subdivisions.....   | 242 |
| Esquisses.....  | 5   |
| Arpentages des chemins.....   | 35  |
| Etablissements.....   | 3   |
| Corrections et inspections .....                                    | 122 |
| Divers .....  | 9   |
| Déclarations statutaires reçues.....                                | 170 |
| Nombre de plans examinés.....                                       | 243 |

|  |     |
|--|-----|
| Nouveaux plans faits d'après les rapports de différents arpenteurs.        | 34  |
| Plans faits d'après des notes de campagne.....                             | 2   |
| Plans terminés pour impression.....  | 101 |
| Preuves examinées.....   | 62  |
| Esquisses de l'avancement des arpentages reçues et mises en liasses        | 70  |
| Copies des plans de townships faites à la main.....                        | 151 |
| Divers plans, esquisses et diagrammes .....                                | 60  |
| Tracés divers.....   | 64  |
| Copies diminutives de plans de townships, $\frac{1}{2}$ mille au pouce.... | 218 |

Une carte du district de New-Westminster, C.-B., a été faite et imprimée sur une échelle de  $2\frac{1}{2}$  milles au pouce.

Une carte de la zone du chemin de fer dans la Colombie-Britannique, sur une échelle de 6 milles au pouce a aussi été préparée et imprimée.

Une liste des terres arpentées a été dressée pour l'information de la compagnie de la Baie d'Hudson.

Outre ce qui précède, une somme considérable de travaux, qui ne peuvent être facilement classés, a été accomplie, y compris la transcription des notes d'expédition et des rapports, la préparation des contrats et les instructions à l'adresse des arpenteurs, avec les esquisses qui les accompagnent, la description de lopins de terre pour lettres patentes, etc.

Une petite carte du Canada, à l'usage de ce bureau, a été dressée et imprimée. Elle est faite sur une ligne de projection particulière, libre de déviations, et permet le mesurage direct, sur la carte, des distances, des directions ou des étendues.

Les travaux de la division de la lithographie se répartissent comme suit:—

|   | Nombre de copies<br>imprimées. |
|---|--------------------------------|
| 53 plans de townships.....              | 2,650                          |
| 55 cartes.....                          | 26,176                         |
| 99 circulaires, blancs de formules..... | 58,433                         |
| Total.....                              | <u>87,433</u>                  |

Comme le nombre des copies de chaque édition est très limité, généralement de 50 à 100, on ne se sert que de presses à bras. Si on tient compte du fait que la plus grande partie des plans et des cartes est imprimée en quatre ou cinq couleurs, le nombre des impressions indique que le temps des hommes a été bien occupé.

L'emploi de la photographie dans les arpentages et pour copier, agrandir ou diminuer les plans, a nécessité les services d'un photographe: M. H. N. Topley a été choisi. On crut qu'il aurait amplement le temps de faire ce qui était nécessaire, mais on constata bientôt qu'il y avait plus d'ouvrage qu'on ne s'y attendait. Il suffit de dire que pendant les quelques mois qu'il a été employé, il a photographié plus de six cents négatifs et a fait environ le même nombre d'impressions, outre divers autres travaux. Une partie de cet ouvrage était pour la commission géologique. Le manque de logement convenable a été une très grande lacune, mais comme nous devons bientôt déménager dans de nouveaux bureaux, on n'a pas jugé opportun de faire des frais d'installation pour quelques mois seulement.

#### BUREAU D'EXAMINATEURS DES ARPEN TEURS DES TERRES FÉDÉRALES.

Le bureau a subi une perte dans la personne de l'ex-arpenteur général, M. Lindsay Russell, qui s'est retiré du bureau à cause de mauvaise santé. A. M. Russell on doit en grande partie la présente efficacité du bureau, et plus particulièrement la création des examens des arpenteurs topographiques fédéraux. Ayant été en rapport avec les arpentages des terres fédérales depuis le commencement, M. Russell était, plus que tout autre, capable de juger les qualités que devait avoir un arpenteur des terres fédérales, et on ressentira profondément la perte de ses services. Il a été remplacé par M. O. J. Klotz, arpenteur topographique fédéral, de Preston, Ontario.

Comme il est venu à la connaissance du bureau que le bureau des examinateurs, des arpenteurs des terres, pour la province de Québec, avait, depuis quelques années

cessé d'échanger le privilège accordé aux arpenteurs provinciaux en vertu de l'article 109 de l'Acte des Terres fédérales, à l'effet de recevoir une commission d'arpenteur des terres fédérales sans avoir à subir un examen quant aux lois d'arpentage du Canada, le bureau, tel que l'ordonne l'article en question, a cessé d'accorder ce privilège aux arpenteurs des terres de la province de Québec.

Des réunions du bureau des arpenteurs ont eu lieu à Ottawa en février et sont 1887.

Les messieurs suivants ayant passé les examens de rigueur, ont obtenu leurs commissions comme arpenteurs des terres fédérales :—

**Examinés à Ottawa :—**

A. Driscoll, Aylmer, Qué.  
 J. W. Tyrrell, Weston, Ont.  
 H. Irwin, Montréal, Qué.  
 H. M. Burwell, London, Ont.  
 J. D. A. Fitzpatrick, Saint-Ambroise de Kildare, Qué.  
 J. B. Saint-Cyr, Sainte-Anne de la Pérade, Qué.  
 A. Saint-Cyr, Sainte-Anne de la Pérade, Qué.

**Examinés à Winnipeg, devant M. A. H. Whiteher, membre du bureau :—**

J. H. Brownlee, Winnipeg, Man.  
 J. A. Cadenhead, Morris, Man.

**Examinés à New-Westminster devant moi :—**

J. Strathern, Vancouver, C.-B.  
 J. McKenzie, New-Westminster, C.-B.

**Des certificats préliminaires ont été accordés à :—**

J. H. Antliff, Montréal, Qué.  
 C. Byng Hall, Ottawa, Ont.

M. L. B. Stewart, A.T.F., de Banff, Alberta, a passé l'examen requis et a obtenu une commission comme arpenteur des terres fédérales.

La correspondance du bureau des examinateurs se subdivise comme suit :—

|                       |     |
|-----------------------|-----|
| Lettres reçues .....  | 241 |
| Lettres envoyées..... | 820 |

**ANNEXES.**

Les documents suivants sont annexés :—

1. Liste des arpenteurs des terres fédérales employés pendant l'année.
2. Rapports de l'inspecteur en chef des arpentages et de l'inspecteur des arpenteurs, et des arpenteurs ayant la conduite des partis.
3. Examen des documents d'examen du bureau d'examineurs des arpenteurs des terres fédérales.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. DEVILLE,

*Arpenteur général.*

## LISTE des arpenteurs employés pendant l'exercice clos le 31 octobre 1887.

| Arpenteur.             | Province.                          | Description des arpentages.   |
|------------------------|------------------------------------|---|
| Bélanger, P. R. A..... | L'Islet, Qué.....                  | Subdivision des townships dans le voisinage de la rivière Colombia, C.-B.   |
| Bray, Edgar.....       | Oakville, Ont.....                 | Arpentage des bornes de lopins de terre entre les lacs Winnipeg et Manitoba.  |
| Brownlee J. H.....     | Brandon, Man.....                  | Arpentage de bornes près du lac Dauphin.  |
| Beatty, Walter.....    | Delta, Ont.....                    | Subdivision du township 24, rang 18, et partie du township 24, rang 16, à l'ouest du méridien principal.  |
| Boivin, E.....         | Bagotville, Qué.....               | Subdivision du township 51, rang 24; du township 53, rangs 25, 26 et 27, à l'ouest du 3e méridien initial.  |
| Bigger, C. A.....      | Ottawa, Ont.....                   | Subdivision des townships 29, 30 et partie de 31, rang 4, à l'ouest du 5e méridien initial.   |
| Brabazon, A. J.....    | Portage-du-Fort, Qué               | Subdivision des townships 29, 30 et 31, rang 3, à l'ouest du 5e méridien initial.   |
| Cotton, A. F.....      | Ottawa, Ont.....                   | Subdivision de townships dans le district de New-Westminster, C.-B.   |
| Drewry, W. S.....      | Belleville, Ont.....               | Arpentage topographique des montagnes Rocheuses.  |
| Doupe, Joseph.....     | Winnipeg, Man.....                 | Arpentage de la rue Main, Winnipeg.   |
| Dufresne, J. I.....    | Montmagny, Qué.....                | Exploration sur le lac Winnipegosis.  |
| Dumais, P. T. G.....   | Hull, Qué.....                     | Subdivision du township 14, rang 13, et du township 13, rang 11, à l'est du méridien principal.   |
| Dennis, J. S.....      | Aylmer, Qué.....                   | Direction de l'inspection et de la correction des arpentages.   |
| McAree, John.....      | Toronto, Ont.....                  | Inspection et correction des arpentages.  |
| Driscoll, A.....       | Aylmer, Qué.....                   | do do   |
| DuTremblay, P. V.....  | Sainte-Anne de la Pêrade, Qué..... | (Détachement) do  |
| Brownjohn, T. C.....   | Granby, Ont.....                   | do do   |
| Kirk, J. A.....        | Stratford, Ont.....                | do do   |
| Freeman, N. R.....     | Milton, N.-E.....                  | do do   |
| Traynor, I.....        | Dundalk, Ont.....                  | do do   |
| Fawcett, Thos.....     | Gravenhurst, Ont.....              | Subdivision des townships, district de Kamloops, C.-B., au sud de la rivière Thompson.  |
| Fitzgerald, J. W.....  | Peterboro', Ont.....               | Subdivision des townships 13 et 14, rang 11, à l'est du méridien principal.   |
| Garden, Jas. F.....    | Vancouver, B.-C.....               | Subdivision des townships, district de Kamloops, C.-B., au nord de la rivière Thompson.   |
| Green, T. D.....       | Brantford, Ont.....                | Arpentage des routes, de McLeod à la traverse des Pieds-Noirs, et de la route longeant la rivière de l'Arc, près de Calgary.  |
| Klotz, O. J.....       | Preston, Ont.....                  | Détermination des longitudes.   |
| Laurie, R. C.....      | Battleford, T.N.-O.....            | Subdivision du township 43, rang 15 et du township 46, rangs 15 et 16, à l'ouest du méridien initial.   |
| Miles, O. F.....       | Walkerton, Ont.....                | Arpentage des réserves de la police à cheval.   |
| McLatchie, John.....   | Ottawa, Ont.....                   | Subdivision des townships, district de Spallamatchee, C.-B.   |
| McArthur, J. J.....    | Aylmer, Ont.....                   | Relevé topographique des montagnes Rocheuses.   |
| McPhillips, R. C.....  | Winnipeg, Man.....                 | Subdivision des fractions des townships 23 et 24, rangs 5 et 6; des fractions des townships 15 et 16, rang 5, à l'est du méridien principal.  |
| MacMartin, G. E.....   | Saint-André, Qué.....              | Subdivision des townships 5 et 6, rang 25; township 5, rang 26; de la $\frac{1}{2}$ est du township 7, rang 25; de la $\frac{1}{2}$ sud du township 4, rang 29, à l'ouest du 4e méridien initial; et des parties des townships 4, 5 et 6, rang 1, à l'ouest du 5e méridien initial. |
| Ogilvie, W.....        | Ottawa, Ont.....                   | Expédition d'arpentage du district de la rivière Yukon.   |
| Reid, J. Lestock.....  | Port-Hope, Ont.....                | Arpentage d'une partie de la route de Qu'Appelle à Prince-Albert, etc.  |
| Robertson, H. H.....   | Saint-Thomas, Qué..                | Arpentage des terres de l'artillerie.   |
| Sproat, Alex.....      | Prince-Albert, T.N.-O              | Nouvel arpentage des townships 45, 46 et 47, rang 4; et du township 46, rang 5, à l'ouest du 3e méridien initial.   |
| Small, W. A.....       | Oak Point, Man.....                | Arpentage de bornes près du lac Dauphin.  |
| St. Cyr, Arthur.....   | Québec, Qué.....                   | Arpentage du parc des montagnes Rocheuses.  |
| Wilkins, F. W.....     | Norwood, Ont.....                  | Arpentage des réserves de la mission méthodiste.  |
| Woods, J. E.....       | Aylmer, Qué.....                   | Subdivision des townships 12, rangs 12 et 13, à l'ouest du méridien principal.  |



N<sup>o</sup> 2.

## RAPPORT DE W. F. KING, INSPECTEUR EN CHEF DES ARPENTAGES.

## DÉTERMINATION DES LATITUDES ET DES LONGITUDES.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,  
DIVISION TECHNIQUE,  
OTTAWA, 31 décembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur les opérations astronomiques accomplies dans le cours de la saison dernière, continuation du système des déterminations de longitudes télégraphiques, inauguré en 1885. Les observateurs employés à ce travail ont été M. Otto J. Klotz et moi-même.

Au commencement de la saison on a éprouvé quelques retards à cause de la nécessité de se procurer un chronomètre pour remplacer un de ceux employés l'année dernière et qui avait été pris par M. Ogilvie pour son expédition d'exploration. Pour cette raison nous n'avons pu quitter Ottawa pour Winnipeg avant le 23 mai, perdant ainsi beaucoup de temps à une époque de l'année très favorable aux observations.

Notre observatoire, à Winnipeg, est situé du côté est de la rue Main, à une courte distance de la voie du C. C. P. Il a été mis en rapport avec les arpentages des terres fédérales par une triangulation d'une des stations de l'arpentage spécial de triangulation de 1874.

À cet endroit, M. Klotz et moi-même, nos instruments l'un à côté de l'autre, fîmes des observations pendant deux nuits pour établir la différence des équations que nous ferions individuellement.

Dans le cours de l'été les différences de longitude de Winnipeg à Wapella, Port-Arthur et Kalmar, tous sur la ligne-mère du C. C. P., ont été établies; M. Klotz est resté à ces stations successivement, pendant que je restais à Winnipeg aux fins de prendre dans cet endroit des observations correspondantes.

Après avoir terminé les observations à Kalmar, M. Klotz revint à Winnipeg, où de nouvelles observations faites le 9, 10 et 12 octobre, dans le but d'établir des équations individuellement, complétèrent les opérations de la saison, car l'approche de l'hiver rendait inopportun de continuer des travaux qui exigent la plus grande précision possible.

Je me rendis alors à Kamloops, C.-B., dans le but d'exécuter un programme d'observations lunaires, tel que préalablement arrêté avec M. Ogilvie, afin de le mettre en état d'obtenir aussi exactement que possible la longitude d'un certain point sur la rivière Yukon sur lequel il pût baser son arpentage.

Je ne suis arrivé que récemment de Kamloops, et je n'ai pas eu le temps de travailler à un bon nombre de mes observations; je ne pourrai conséquemment donner que quelques-uns des résultats.

Je vais maintenant donner une description des méthodes et des instruments employés à ces opérations, en disant d'abord quelques mots sur la théorie des déterminations de longitude.

La différence de longitude de deux endroits est l'angle entre leurs plans méridiens. La révolution uniforme de la terre sur son axe à raison de 360° en 24 heures, soit 15° en une heure, donne une mesure exacte de cet angle, la différence de longitude entre les deux endroits étant égale à la différence de leur heure locale.

Pour déterminer alors cette différence de longitude, il faut qu'il y ait un observateur dans chaque endroit, muni d'un chronomètre, et d'un instrument au moyen

daquel il puisse déterminer sa déviation sur l'heure locale ; et secondement, des moyens doivent être fournis pour que les chronomètres puissent être comparés.

On trouve l'erreur du chronomètre en comparant le temps qu'il indique lorsqu'une étoile traverse le méridien au temps véritable du passage de l'étoile. Ce dernier temps se trouve au tableau du *Nautical Almanac*, sous le titre de "Ascension droite."

L'observation du moment des étoiles traversant le méridien se fait au moyen d'une lunette méridienne. Cet instrument se compose d'un télescope monté à angles droits sur un axe horizontal, qui se termine en deux pivots cylindriques, reposant sur des appuis de la forme d'un  $\nabla$ , élevés sur un cadre solide. Dans le champ de la lunette du télescope est fixé un système de fils parallèles fins qui sont distinctement vus avec l'image de l'étoile, et au-dessus desquels l'instant du transit de l'image de l'étoile peut être exactement signalé.

Le télescope étant placé de manière à opérer sa révolution dans le plan du méridien, il n'est que nécessaire de remarquer par le chronomètre l'heure à laquelle l'étoile passe le fil du centre. La différence qu'il y a entre ce temps et l'ascension droite de l'étoile est la correction du chronomètre.

Ceci suppose que l'instrument est parfaitement ajusté, chose qui n'est jamais atteinte en pratique. Les erreurs de l'ajustement de la lunette méridienne sont :—

(1.) La déviation de l'azimut, l'angle par lequel l'axe horizontal dévie d'une position exactement est et ouest.

(2.) L'erreur d'inclinaison par laquelle l'axe dévie d'une position parfaitement horizontale.

(3.) L'erreur de collimation, ou déviation de la ligne droite, joignant le centre optique de l'objectif au centre du système des fils parallèles, à partir de la perpendicularité à l'axe.

L'effet de chacune de ces erreurs sur le temps du transit diffère pour différentes étoiles. Leurs sommes angulaires étant d'abord trouvées, ces effets sont calculés et appliqués au temps du passage au-dessus du méridien "instrumental," donnant ainsi le temps du transit au-dessus du méridien véritable. La déviation azimutale se trouve par des observations des étoiles, l'erreur d'inclinaison, directement, par l'emploi du niveau à bulle d'air, et l'erreur de collimation en observant un objet terrestre ou une étoile mouvante lente dans les positions directes et renversées de l'instrument, le renversement étant effectué en tournant l'axe bout pour bout dans le  $\nabla$ . Ou, cette dernière erreur peut se trouver, ainsi que l'erreur d'azimut, par la solution des équations de l'observation d'un certain nombre d'étoiles, dans les deux positions de l'instrument, tel que démontré plus bas.

Les valeurs angulaires des trois erreurs étant dénommées par  $a$ ,  $b$  et  $c$ , respectivement exprimées en secondes de temps, leurs effets sur le temps du transit sont  $Aa$ ,  $Bb$ , et  $Cc$ , tandis que  $A = \sin(\phi - \delta) \sec \delta$ ,  $B = \cos(\phi - \delta) \sec \delta$ ,  $C = \sec \delta$ ,  $\phi$  étant la latitude du lieu et  $\delta$  la déclinaison de l'étoile.

Si donc  $a$  est l'ascension droite de l'étoile,  $\tau$  le temps du chronomètre, et  $\Delta\tau$  sa correction, l'équation de l'observation est

$$\Delta\tau + Aa + Bb + Cc = \alpha - \tau$$

$b$ , et conséquemment  $Bb$  étant connu par le niveau mobile, cette équation contient trois inconnues,  $\Delta\tau$ ,  $a$ , et  $c$ , qui peut se trouver au moyen de ces trois équations par la solution algébrique ordinaire, ou au moyen d'un plus grand nombre par combinaison conformément à la méthode des carrés moindres.

C'est la méthode employée avec les lunettes méridiennes fournies à nos observateurs en 1855 et en 1886 ; une de ces lunettes a été de nouveau mise en usage par M. Klotz pour ses observations de cette année. L'autre a été prise par M. Ogilvie pour l'expédition à la rivière Yukon.

Comme on ne pouvait se procurer un autre instrument de ce genre à court avis, je dus recourir à un instrument d'un genre différent, un altazimut que M. Russell avait confectionné il y a quelques années pour des opérations de triangulation. Je me suis servi de cet instrument comme des lunettes méridiennes, mais sa théorie offre certaines différences avec les lunettes méridiennes ordinaires.

C'est un instrument d'élevation et d'azimut ayant une limbe horizontale de 17 pouces de diamètre, lu par deux microscopes à 1", et un cercle vertical de 18 pouces, lu par 4 microscopes chacun à 1". Le télescope de 3½ pouces d'ouverture et dont le foyer est long de 36 pouces est, dans le but d'éviter une hauteur inutile et l'instabilité qui s'en suit, fixé à une extrémité de l'axe au delà du support mobile. La valeur d'une division du niveau mobile est de 1" 38 ou 0<sup>s</sup> 092. Le disque supérieur ou disque horizontal tournant est appuyé sur le disque inférieur que trois petits rouleaux fixés au disque supérieur et glissant sur le rebord du disque inférieur. Les deux disques sont cramponnés ensemble au moyen d'un crampon fixé sur le petit axe du centre. Pour assujétir le crampon solidement pendant les observations du transit, il y a un moyen de cramponner les rouleaux. J'ai constaté toutefois que ceci n'était pas nécessaire, vu que l'instrument, lorsque le crampon seul est appliqué, a, par suite de son poids, une stabilité remarquable quant à l'azimut. Tout l'instrument est supporté par un trépied solide surmonté d'une tête en cuivre.

L'instrument, une fois fixé sur le méridien, est employé pour les transits de la manière ordinaire, mais à cause de la position des microscopes du cercle vertical, il est impossible de renverser l'axe bout pour bout, procédé qui, dans la lunette méridienne ordinaire, donne l'erreur de collimation avec signe opposé sans changer l'azimut. Le renversement de la collimation doit être conséquemment fait en tournant le disque horizontal de l'instrument à 180°. L'ajustant de nouveau au moyen de microscopes pour la lecture de la gradation. Ceci, toutefois, ne peut se faire avec une exactitude parfaite et change nécessairement l'azimut.

Il existe de plus dans cet instrument une grande inégalité de pivots, par suite de laquelle la lecture de l'inclinaison de leurs surfaces au moyen du niveau mobile, ne donne pas l'inclinaison véritable de l'axe de révolution qui est la ligne reliant les centres des pivots. Cette erreur qu'on trouve directement dans la lunette méridienne par la lecture faite au moyen des niveaux mobiles dans les deux positions de l'axe de cet instrument, ne peut se trouver qu'indirectement. Il y a aussi une courbure de l'axe, causée par le poids du télescope excentrique. Ceci a le même effet qu'une inégalité de pivots. La courbure et l'inégalité combinées des pivots, si elles ne sont pas établies par des méthodes voulues, entrent dans les équations des observations comme erreur inconnue de niveau, de sorte qu'en faisant l'exposé des observations le terme  $Bb$  doit être retenu.

Les observations d'une nuit se composaient ordinairement de vingt étoiles, cinq, le télescope étant dans une position est, et cinq, le télescope dans une position ouest, puis de nouveau cinq le télescope étant dans une position ouest, et cinq dans une position est. Les observations de chaque étoile sont réduites au fil du centre, et réglées quant au temps du chronomètre à un instant, et pour l'inclinaison de l'axe telle que donnée par le niveau mobile, et pour les valeurs approximatives de la déviation azimutale, l'inégalité des pivots, l'erreur de collimation et la correction du chronomètre. Nous avons donc pour déterminer les erreurs permanentes d'azimut, de niveau, de collimation et de correction du chronomètre, pour chaque étoile, une équation d'observation comme suit :—

$$Aa + Bb + Cc + \delta\tau = d.$$

Si l'étoile n'a pas été observée au-dessus de tous les fils, une correction au moyen de poids devrait être appliquée. Comme cinq fils font une observation parfaite, je me suis servi de poids,  $p=0.9$ ,  $0.8$ ,  $0.64$ , et  $0.4$ , pour quatre, trois, deux et un fil respectivement. L'équation se lit alors comme suit :—

$$pAa + pBb + pCc + p\delta\tau = pd.$$

Pour chaque groupe de cinq étoiles il y a un différent  $a$ , de sorte qu'il y a sept inconnues  $a_1, a_2, a_3, a_4, b, c, \delta\tau$  à déterminer des vingt équations.  $b$  et  $c$  ont des signes opposés, le télescope étant à l'est et le télescope étant à l'ouest, de sorte que  $B$  et  $C$  sont donnés signes négatifs pour le télescope à l'ouest.

Multipliant chaque équation par le coefficient de  $a$  dans cette équation et en faisant l'addition nous obtenons l'équation normale de  $a$ , de même pour les autres inconnues.

Les équations normales sont donc :—

$$\begin{aligned}
 (1) & [p A_1^2] a_1 + [p A_1 B] b + [p A_1 C] c + [p A_1] \delta\tau = [p A_2 d] \\
 (2) & [p A_2^2] a_2 + [p A_2 B] b + [p A_2 C] c + [p A_2] \delta\tau = [p A_2 d] \\
 (3) & [p A_3^2] a_3 + [p A_3 B] b + [p A_3 C] c + [p A_3] \delta\tau = [p A_3 d] \\
 (4) & [p A_4^2] a_4 + [p A_4 B] b + [p A_4 C] c + [p A_4] \delta\tau = [p A_4 d] \\
 (5) & [p A_1 B] a_1 + [p A_2 B] a_2 + [p A_3 B] a_3 + [p A_4 B] a_4 + [p B^2] b + [p B C] c + [p B] \delta\tau = [p B d] \\
 (6) & [p A_1 C] a_1 + [p A_2 C] a_2 + [p A_3 C] a_3 + [p A_4 C] a_4 + [p B C] b + [p C^2] c + [p C] \delta\tau = [p C d] \\
 (7) & [p A_x] a_x + [p A_2] a_2 + [p A_3] a_3 + [p A_4] a_4 + [p B] b + [p C] c + [p] \delta\tau = [p d]
 \end{aligned}$$

Dans le calcul des coefficients de ces équations, il est nécessaire de trouver pour chaque étoile treize quantités, savoir :  $A, B, C, d, A^2, B^2, C^2, BC, CA, AB, Ad, Bd, Cd$ , qui sont mises en treize colonnes, chaque quantité étant multipliée par le poids de l'observation. Ces colonnes additionnées donnent les coefficients des équations normales. Toute colonne contenant  $A$ , comme facteur, savoir :  $A, Ad, A^2, AB, AC$ , doit être additionnée séparément pour chaque groupe de cinq étoiles.

Les équations normales sont alors résolues au moyen de la substitution, savoir : l'équation (1) est divisée d'un bout à l'autre par le coefficient de  $a_1$ ,  $[p A_1^2]$ , et multipliée par  $[p A^x b]$  et puis soustraite de l'équation (5), éliminant ainsi  $a^x$  de cette équation. Puis l'équation (2) est divisée  $[p A_2^2]$  et multipliée par  $[p A_2 B]$  et soustraite du reste de l'équation (5). De la même manière les équations (3) et (4) sont chacune divisées par les coefficients de ces quantités de l'équation (5) et soustraites de (5). Nous obtenons donc à la place de l'équation (5) une équation dégagée des inconnus  $a_x, a_2, a_3$  et  $a_4$ , et ne contenant que  $b, c$  et  $\delta\tau$  comme inconnus.

Les équations (6) et (7) sont soumises aux mêmes opérations, et nous avons alors trois équations successives chacune contenant  $b, c$  et  $\delta\tau$ . Des opérations successives du même genre éliminent  $b$  et  $c$  et donnent la valeur de  $\delta\tau$ .

Substituant cette valeur dans la dernière équation sauf une, qui comprend  $c$  et  $\delta\tau$ , nous avons la valeur de  $c$ , de là par substitutions successives nous obtenons toutes les inconnues,  $b, a_1, a_2, a_3, a_4$ . Chacune de ces inconnues devrait se trouver par l'équation dont le coefficient est le plus grand, et nous avons ensuite une preuve finale du tout en substituant les valeurs trouvées pour toutes les inconnues de l'équation normale de  $\delta\tau$  (n° 7), qui doit se réduire à une identité.

Pour la facilité du calcul, les coefficients successifs des inconnues sont mis en colonnes, et une vérification du travail est faite de colonne en colonne en mettant dans une colonne additionnelle l'addition des coefficients de chaque équation avec son changement de signe, laquelle addition est soumise aux mêmes procédés de multiplication, division et de soustraction que les autres coefficients de l'équation, de sorte qu'à chaque phase du calcul l'addition des quantités d'une ligne doit être zéro, s'il n'y a pas eu d'erreur de calcul. Pour les fins de démonstration, j'annexe au présent rapport l'exposé, fait d'après cette méthode, des observations prises à Winnipeg le 4 octobre 1887. Il y a pour cette nuit, dix-sept étoiles en quatre groupes. Un ou deux des transits étaient défectueux, rendant nécessaire l'application de poids. La colonne ayant en tête  $\tau$  est le temps chronométrique du passage au-dessus du fil central, corrigé quant à l'heure, et pour l'azimut, l'inclinaison et les erreurs de courbure approximatifs,  $a$  est l'ascension droite de l'étoile, alors  $a - \tau$  donne la correction chronométrique approximative. Prenant— $4^h 02^m 59^s.204$  comme calcul approximatif le plus rapproché de la correction chronométrique véritable à  $2^h 00^m 00^s$ , sur lequel temps les observations ont été corrigées pour l'heure, les différences entre  $4^h 02^m 59^s.204$  et les quantités  $a - \tau$  se trouvent dans la colonne  $d$ . Les numéros des étoiles dans la première colonne se rapportent au *Berliner Jahrbuch*, duquel les ascensions droites des étoiles sont prises.

CALCUL des observations faites à

| Numéro de l'étoile. | Position du télescope. | T           |              | $\alpha$     |          | $\alpha - \tau$ |        | p      | pd     | pA     | pB     |
|---------------------|------------------------|-------------|--------------|--------------|----------|-----------------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                     |                        | h. m. s.    | h. m. s.     | h. m. s.     | h. m. s. |                 |        |        |        |        |        |
| 289                 | E                      | 0 21 11.150 | 20 18 12.305 | —4 02 58.845 | 1.0      | +0.359          | +0.227 | +1.284 |        |        |        |
| 290                 | E                      | 31 49.656   | 27 50.887    | 58.769       | 1.0      | +0.435          | +0.641 | +0.792 |        |        |        |
| 293                 | E                      | 37 24.135   | 34 25.417    | 58.718       | 1.0      | +0.486          | +0.586 | +0.856 |        |        |        |
| 298                 | E                      | 44 39.162   | 41 40.480    | 58.682       | 1.0      | +0.522          | +0.338 | +1.151 |        |        |        |
| 508                 | E                      | 53 46.327   | 50 47.692    | 58.635       | 1.0      | +0.569          | —3.884 | +6.167 |        |        |        |
| Sommes              |                        |             |              |              |          |                 |        | —2.092 |        |        |        |
| 510                 | O                      | 1 10 48.749 | 21 07 48.824 | 59.925       | 1.0      | —0.721          | —2.183 | —4.145 |        |        |        |
| 512                 | O                      | 19 53.680   | 16 53.912    | 59.768       | 1.0      | —0.564          | +0.539 | —0.912 |        |        |        |
| 514                 | O                      | 35 27.767   | 32 27.767    | 59.492       | 1.0      | —0.288          | +0.227 | —1.284 |        |        |        |
| 309                 | O                      | 41 40.352   | 38 40.566    | 59.768       | 0.9      | —0.508          | +0.595 | —0.693 |        |        |        |
| Sommes              |                        |             |              |              |          |                 |        | —0.822 |        |        |        |
| 329                 | O                      | 3 02 10.309 | 22 59 10.677 | 59.632       | 1.0      | —0.428          | +0.597 | —0.843 |        |        |        |
| 535                 | O                      | 26 28.850   | 23 23 29.189 | 59.661       | 0.64     | —0.292          | +0.401 | —0.518 |        |        |        |
| 334                 | O                      | 37 50.622   | 34 51.230    | 59.392       | 1.0      | —0.188          | —2.026 | —3.959 |        |        |        |
| 538                 | O                      | 49 46.872   | 46 47.304    | 59.568       | 1.0      | —0.364          | +0.549 | —0.901 |        |        |        |
| Sommes              |                        |             |              |              |          |                 |        | —0.479 |        |        |        |
| 3                   | E                      | 4 10 26.793 | 0 07 27.976  | 58.817       | 1.0      | +0.387          | +0.598 | +0.843 |        |        |        |
| 9                   | E                      | 36 19 406   | 33 20.503    | 58.903       | 1.0      | +0.301          | +0.389 | +1.090 |        |        |        |
| 11                  | E                      | 44 22.996   | 41 24.099    | 58.897       | 1.0      | +0.307          | +0.479 | +0.979 |        |        |        |
| 344                 | E                      | 56 51.326   | 53 52.158    | 59.168       | 0.9      | +0.032          | —6.936 | +9.637 |        |        |        |
| Sommes              |                        |             |              |              |          |                 |        | 16.44  | +0.045 | —5.470 | +9.544 |

Winnipeg 4 octobre 1887, W. F. King, observateur.

| pC      | pAd    | pB1     | pCd     | pA <sup>2</sup> | pB <sup>2</sup> | pC <sup>2</sup> | pAB     | pA $\theta$ | pBC      |
|---------|--------|---------|---------|-----------------|-----------------|-----------------|---------|-------------|----------|
| + 1.303 | +0.033 | + 0.461 | + 0.468 | + 0.051         | + 1.649         | + 1.698         | + 0.291 | + 0.296     | + 1.673  |
| + 1.019 | +0.279 | + 0.345 | + 0.443 | + 0.411         | + 0.627         | + 1.038         | + 0.508 | + 0.653     | + 0.807  |
| + 1.038 | +0.285 | + 0.416 | + 0.504 | + 0.343         | + 0.733         | + 1.077         | + 0.502 | + 0.608     | + 0.889  |
| + 1.200 | +0.176 | + 0.601 | + 0.626 | + 0.114         | + 1.325         | + 1.440         | + 0.386 | + 0.406     | + 1.381  |
| + 7.288 | —2.210 | + 3.509 | + 4.147 | +15.085         | + 38.622        | + 53.115        | —23.950 | —28.307     | + 44.945 |
|         | —1.387 |         |         | +16.004         |                 |                 | —22.263 | —26.344     |          |
| — 4.685 | +1.574 | + 2.988 | + 3.378 | + 4.765         | + 17.181        | + 21.949        | + 9.049 | +10.227     | + 19.419 |
| — 1.060 | —0.304 | + 0.514 | + 0.598 | + 0.290         | + 0.832         | + 1.124         | — 0.492 | — 0.571     | + 0.967  |
| — 1.303 | —0.065 | + 0.370 | + 0.375 | + 0.051         | + 1.649         | + 1.698         | — 0.291 | — 0.296     | + 1.673  |
| — 0.912 | —0.336 | + 0.391 | + 0.515 | + 0.393         | + 0.534         | + 0.923         | — 0.458 | — 0.603     | + 0.702  |
|         | +0.868 |         |         | + 5.499         |                 |                 | + 7.808 | + 8.757     |          |
| — 1.033 | —0.256 | + 0.361 | + 0.442 | + 0.356         | + 0.711         | + 1.067         | — 0.503 | — 0.617     | + 0.871  |
| — 0.655 | —0.183 | + 0.236 | + 0.299 | + 0.251         | + 0.419         | + 0.669         | — 0.324 | — 0.410     | + 0.530  |
| — 4.417 | +0.381 | + 0.744 | + 0.836 | + 4.105         | + 15.674        | + 19.776        | + 8.021 | + 9.010     | + 17.606 |
| — 1.054 | —0.200 | + 0.328 | + 0.387 | + 0.301         | + 0.812         | + 1.111         | — 0.495 | — 0.579     | + 0.950  |
|         | —0.258 |         |         | + 5.013         |                 |                 | + 6.699 | + 7.404     |          |
| + 1.033 | +0.231 | + 0.326 | + 0.400 | + 0.358         | + 0.711         | + 1.067         | + 0.501 | + 0.618     | + 0.871  |
| + 1.158 | +0.117 | + 0.328 | + 0.349 | + 0.151         | + 1.188         | + 1.341         | + 0.424 | + 0.451     | + 1.262  |
| + 1.092 | +0.147 | + 0.301 | + 0.335 | + 0.229         | + 0.958         | + 1.192         | + 0.469 | + 0.523     | + 1.069  |
| +11.874 | —0.247 | + 0.343 | + 0.422 | +53.458         | +103.195        | +156.650        | —74.274 | —91.510     | +127.144 |
| +11.856 | +0.248 | +12.562 | +14.524 | +54.196         | +186.230        | +266.935        | —72.877 | —89.918     | +222.759 |

Les sommes partielles des colonnes contenant  $A$  comme facteur et les sommes totales des autres colonnes sont les coefficients des équations normales.

De là les appliquant comme dans la formule précédemment donnée nous avons les équations normales qui suivent :—

$$\begin{aligned}
 (1) & + 6.004 a_1 && -22.263 b - 26.344 c - 2.092 \delta \tau = - 1.387 \\
 (2) & + 5.499 a_2 && + 7.808 b + 8.757 c - 0.822 \delta \tau = + 0.869 \\
 (3) & + 5.013 a_3 && + 6.699 b + 7.404 c - 0.479 \delta \tau = - 0.258 \\
 (4) & && + 54.196 a_4 - 72.877 b - 89.918 c - 5.470 \delta \tau = + 0.248 \\
 (5) & -22.263 a_1 + 7.808 a_2 + 6.699 a_3 - 72.877 a_4 + 186.230 b + 222.759 c + 9.544 \delta \tau = + 12.562 \\
 (6) & -26.344 a_1 + 8.757 a_2 + 7.404 a_3 + 89.918 a_4 + 222.759 b + 266.935 c + 11.856 \delta \tau = + 14.524 \\
 (7) & 2.092 a_1 - 0.822 a_2 - 0.479 a_3 - 5.470 a_4 + 9.544 b + 11.856 c + 16.440 \delta \tau = 0.045
 \end{aligned}$$

La solution de ces équations est comme suit :

## SOLUTION des équations normales du 4 octobre 1887.

| Numéros de renvoi. | $a_1$   | $a_2$  | $a_3$  | $a$     | $b$        | $c$       | $\delta T$ | $e$      | Contrôle. |
|--------------------|---------|--------|--------|---------|------------|-----------|------------|----------|-----------|
| I                  | -22.263 | +7.808 | +6.699 | -72.877 | +186.230   | +222.759  | +9.544     | +12.562  | -350.462  |
| II                 | +16.004 | .....  | .....  | .....   | -22.263    | -26.344   | -2.092     | -1.387   | +36.082   |
| III                | +22.263 | .....  | .....  | .....   | -30.9698   | -36.6469  | -2.9102    | -1.9294  | +50.1983  |
| IV                 | .....   | +7.808 | +6.699 | -72.877 | +155.2602  | +186.1121 | +6.6328    | +10.6326 | -300.2687 |
| V                  | .....   | +5.499 | .....  | .....   | +7.808     | +8.757    | -0.822     | +0.809   | -22.111   |
| VI                 | .....   | -7.808 | .....  | .....   | -11.0866   | -12.4340  | +1.1672    | -1.2359  | +31.3953  |
| VII                | .....   | .....  | +6.699 | -72.877 | +144.1736  | +173.6781 | +7.8010    | +9.3987  | -268.8734 |
| VIII               | .....   | .....  | +5.0.3 | .....   | +6.699     | +7.404    | -0.479     | -0.258   | -18.379   |
| IX                 | .....   | .....  | -6.699 | .....   | -8.95205   | -9.8942   | +0.6401    | +0.3448  | +24.5603  |
| X                  | .....   | .....  | .....  | -72.877 | +135.22165 | +161.7889 | +8.4411    | +9.7434  | -241.3131 |
| XI                 | .....   | .....  | .....  | +54.196 | +72.817    | -89.918   | -5.470     | +0.248   | +113.821  |
| XII                | .....   | .....  | .....  | +72.877 | -97.9872   | -120.9121 | -7.3555    | +0.3335  | +153.0544 |
| XIII               | .....   | .....  | .....  | .....   | +37.2243   | +42.8718  | +1.0856    | +10.0769 | -91.2587  |

Ici dans la ligne I sont entrés les coefficients de l'équation normale (5), et de l'équation (1) dans la ligne II. Ligne III =  $-II \div 16.004 \times 22.263$ , et ligne IV = ligne I + ligne III. Ligne V = équation (2), de laquelle on obtient VI en divisant par 5.499 et multipliant par 7.808, en changeant les signes. VII est la somme de IV et VI.

En répétant cette opération, nous obtenons enfin la ligne XIII, qui est l'équivalent de l'équation :

$$37.2243 b + 42.8718 c + 1.0856 \delta\tau = + 10.0769.$$

Par une opération exactement semblable avec l'équation (6) nous obtenons une équation :

$$42.8718 b + 49.5045 c + 1.3534 \delta\tau = + 11.6495$$

Et par le traitement de l'équation (7) nous obtenons

$$+ 1.0856 b + 1.3534 c + 15.4458 \delta\tau = - 0.0060$$

De ces trois équations  $c$  est éliminé par une opération semblable à la précédente, nous donnant deux équations :

$$+ 0.09657 b - 0.08648 \delta\tau = - 0.01179$$

$$- 0.08648 b + 15.40881 \delta\tau = - 0.32451$$

Par une autre élimination, nous avons

$$+ 15.33137 \delta\tau = - 0.33507$$

$$D'où \delta\tau = - 0^s.022$$

Et son poids est 15.331

En substituant la valeur de  $\delta\tau$  dans une des équations  $b$  et  $\delta\tau$  seulement, nous obtenons  $b = - 0.142$ .

Ainsi, par des substitutions successives, nous obtenons  $c = + 0.3586$ ,  $a_1 = + 0.304$ ,  $a_2 = - 0.215$ ,  $a_3 = - 0.394$ ,  $a_4 = + 0.407$ .

Maintenant, en corrigeant les résidus  $d$  de chaque étoile avec les quantités  $Aa$ ,  $Bb$ ,  $Cc$ , et  $\delta\tau$  ainsi trouvées, nous obtenons les vrais résidus comme suit :

|   |      |
|---|------|
| + | .062 |
| + | .008 |
| + | .079 |
| + | .073 |
| + | .032 |
| - | .075 |
| - | .175 |
| + | .089 |
| - | .145 |
| + | .080 |
| + | .064 |
| + | .071 |
| + | .124 |
| - | .085 |
| - | .096 |
| - | .119 |
| - | .020 |

pour les étoiles respectivement.

La somme des carrés de ces résidus est .164496.

Le nombre des observations est 17 et le nombre des inconnues = 7.

De là l'erreur moyenne d'une observation est :—

$$\sqrt{\frac{.164496}{17-7}} = \pm 0.128$$

et l'erreur probable  $\pm 0.086$ .

La division de ceci par la racine carrée de  $\delta\tau$  donne l'erreur probable de  $\delta\tau$  déduite comme  $\pm 0^s.022$ .

D'où, finalement, la correction du chronomètre à 2h 00m est  $- 4^h 02^m 59^s.204 - 0^s.022 = - 4^h 02^m 59^s.226$  avec erreur probable  $= \pm .022$ .

En ajoutant la valeur de  $b$  trouvée plus haut à sa valeur supposée au commencement du calcul, nous trouvons pour l'inégalité des pivots la valeur 1<sup>o</sup>.02. On cons-  
18



tate que cette valeur a une erreur probable importante et varie d'une fraction considérable dans le résultat des observations de différentes nuits. Il en est de même avec la collimation, elle augmente quand  $b$  diminue, et *vice versa*.

Ceci indique le point faible de cette méthode de déterminer les constants  $b$  et  $c$  d'après les observations de l'étoile. Ainsi, quand l'instrument est retourné afin de renverser l'effet de l'erreur de collimation, l'effet de l'inégalité,  $b$ , est aussi renversé. Et leurs coefficients  $B$  et  $C$  étant toujours presque égaux l'un à l'autre, nous déterminons en réalité chacun d'après une observation indirecte d'une très faible fraction<sup>9</sup> de ce coefficient. Aussi, le résultat est inexact.

Les équations normales 5 et 6 sont les équations dans lesquelles  $b$  et  $c$  sont respectivement les principaux termes. Or, dans (5) le coefficient de  $b$  est  $B^2$  et de  $c$ ,  $BC$ , et dans (6) le coefficient de  $b$  est  $BC$  et de  $c$ ,  $C^2$ .

Donc  $B = C \cos(\varphi - \delta)$  d'où  $B$  et  $C$  ont toujours le même signe algébrique, et  $BC$  est toujours positif.

Aussi  $C$  est toujours plus grand que  $B$ , d'où  $[B]$ ,  $[BC]$ , et  $[C]$  sont toujours, quelles que soient les étoiles choisies, du même signe, et dans l'ordre ascendant de magnitude, quoique pas très différents en magnitude.

De là la difficulté de séparer  $b$  de  $c$ . Un léger changement dans les résidus  $d$  causé par les erreurs d'observation accidentelles ordinaires aura alors un grand effet sur les valeurs déduites de  $b$  et  $c$ . Mais ils changent dans des directions opposées, et à un certain degré proportionnellement aux  $B$  et  $C$  des étoiles, en sorte qu'ils n'ont pas un grand effet sur  $\delta\tau$ , ce qui est l'affaire importante dans ces observations.

Pour déterminer ces constantes d'une manière exacte au moyen de l'observation astronomique, il serait nécessaire de prendre quelques-unes des étoiles de différents signes, telles que  $B$  et  $C$ . Ceci exige que la cosécante  $(\theta - \delta)$  soit négative ou que les étoiles soient prises par réflexion comme de la surface de mercure. Mais on peut en arriver au même résultat d'une manière plus aisée: en se servant des filets fixes de l'instrument au lieu de l'étoile, c'est-à-dire en regardant verticalement en bas par le télescope dans un auget de mercure et en mesurant la distance du filet central de son image réfléchié avec le micromètre mobile; puis on fait une opération semblable en regardant en haut à la réflexion des filets de la surface de l'eau contenue dans un vaisseau à fond transparent placé verticalement au-dessus de l'objectif.

Ces deux observations donnent, l'une la somme de l'inégalité du pivot et l'erreur de collimation, et l'autre leur différence, d'où il suit que chacune peut être déterminée. Ce n'est pas une observation aisée, à cause de la difficulté qu'il y a de jeter un volume convenable de lumière sur les filets. Mes déterminations par cette méthode ne sont pas encore complètes. Si ces constantes sont bien déterminées, les observations peuvent être travaillées par groupes de cinq étoiles chacune, de manière à réduire les corrections qui doivent être appliquées à la marche, la réduction de l'inexactitude due à une marche mal calculée étant une importante affaire pour un chronomètre qui, comme celui dont je me suis servi, a un coefficient considérable à basse température.

Les erreurs dans les observations du passage sont principalement dues à des erreurs de bisection de l'étoile, ou commises en estimant le moment précis où l'étoile est sur le filet, par des vacillations de l'instrument, réfraction irrégulière et latérale, expansions irrégulières de parties de l'instrument causées par la chaleur des lampes, erreurs dans les tableaux des étoiles, etc.

Les erreurs dans les tableaux des étoiles ont été évitées en employant les étoiles d'un catalogue (Berliner Jahrbuch) et en faisant servir les mêmes étoiles aux deux observateurs; en sorte qu'une erreur commise dans les ascensions affectera le temps local déduit pour chaque tableau par quantités égales, et cette erreur disparaîtra de leur différence,  $i$ , *e.*, la différence de longitude.

Si une erreur de bisection est constante et dans la même direction, et particulière à l'observateur, elle est découverte et traitée comme équation personnelle, ainsi qu'on le verra plus bas. Les erreurs accidentelles de bisection et les vacillations de l'instrument, etc., sont de la même nature et peuvent être considérées ensemble. La somme de cette erreur peut être estimée en comparant les intervalles du filet équa-

torial tels qu'obtenus par les différentes observations, avec les vrais intervalles équatoriaux des filets tels que déterminés par des observations attentives des étoiles mouvantes, ou autrement. Les différents résidus donnent, en se servant de la moindre formule carrée, l'erreur probable d'une bisection.

J'ai ainsi computé toutes mes observations le 30 septembre, les 1er, 2, 3, 4, 5, 9, 10 et 12 octobre, et j'ai trouvé que l'erreur probable du passage d'une étoile équatoriale au-dessus d'un filet était  $\pm 0_{s}049$ , ou  $0_{s}023$  pour la moyenne de cinq filets. Ce résultat est obtenu de 436 observations. L'erreur probable d'une bisection d'une étoile peut probablement être  $0.023$  sec.  $\delta$  ou  $0.023 C$ . L'erreur probable, pour cette cause, de la moyenne de toutes les observations du 4 octobre, donnée plus haut, serait alors  $0.023 \sqrt{\frac{[pC^2]}{16.44}}$  qui, en prenant les étoiles au sud du zénith, donne une

erreur probable d'environ  $0_{s}02$ . Ce résultat, qui s'accorde parfaitement avec l'erreur probable trouvée plus haut par les observations, font voir directement que les différences de ces observations sont principalement dues à une erreur accidentelle de bisection. Je dois ajouter que toutes mes observations de passages ont été enregistrées au moyen d'une clef électrique sur le ruban de mon enregistreur Morse.

Les erreurs des chronomètres ayant été ainsi déterminées, nous passons maintenant aux moyens par lesquels les deux chronomètres placés à des endroits éloignés ont été comparés.

Dans ce but, chaque observateur fut pourvu d'un chronomètre brise-circuit, d'un enregistreur Morse et d'un *switch-board*, avec les relais et les clefs nécessaires pour transmettre les signaux électriques. Dans le chronomètre, une petite roue dentée, dans l'intérieur de la boîte, faisant lever un ressort, à la fin de chaque seconde, rompt un courant électrique qui passe dans le chronomètre.

Sur le *switch-board* il y avait un petit relai mu par le courant local chronométrique, un sonneur avec relai, et un autre relai pour transmettre les signaux de la ligne principale au circuit local qui faisait fonctionner l'enregistreur. Ces deux derniers relais avaient chacun une résistance d'environ 200 ohms et se trouvaient dans le circuit de la ligne télégraphique qui avait été raccordée à nos observatoires, grâce à la courtoisie des officiers du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il y avait aussi une clef de brise-circuit et un certain nombre de stops et d'aiguilles pour changer les raccords selon les besoins. Pour l'échange des signaux, la ligne de circuit fut passée à travers les points d'armature du relai chronométrique, de sorte qu'à chaque deuxième interruption du chronomètre, l'armature retournant en arrière brisait la ligne de circuit, laquelle, au moyen de l'un des grands relais (que j'appelle, pour plus de clarté, le "relai-signal," l'autre, le "relai-parlant," étant employé seulement en rapport avec le sonneur pour converser sur la ligne), rompt le circuit local de l'enregistreur, et levant ainsi le poignon, laisse une interruption dans la ligne tracée sur le papier.

Toute autre interruption dans la ligne est aussi par le relai-signal transféré à ce ruban. En sorte que si les deux chronomètres travaillent sur la ligne au même temps, chaque ruban reçoit les interruptions des deux.

Le ruban se déroule du dévidoir à raison de  $2\frac{3}{4}$  pouces en deux secondes, de sorte qu'un ruban marqué montre une ligne continue brisée par deux séries régulières de courtes interruptions, les interruptions successives de chaque série étant à  $2\frac{3}{4}$  pouces de distance.

Le rapport de la distance entre une interruption d'une série et l'interruption immédiatement suivante de l'autre série avec la moitié de la distance entre les interruptions successives de la première série, donne la fraction d'une seconde entre les secondes paires des deux chronomètres. La naissance de l'interruption est le point d'où l'on mesure dans tous les cas.

On distingue les interruptions des deux chronomètres en plaçant un chronomètre dans le circuit huit ou dix secondes avant l'autre, et on distingue une minute paire parce qu'elle se trouve au bout d'une double longueur d'une ligne ininterrompue, le chronomètre omettant l'interruption ordinaire aux 58 secondes.

Les erreurs particulières à cet appareil sont les suivantes:—

Le mécanisme du chronomètre peut être imparfait, en sorte que l'interruption du circuit ne se produit pas au moment même où la seconde aiguille du chronomètre indique la seconde.

Deuxièmement, les aimants du relai prennent un peu de temps avant de perdre de leur magnétisme suffisamment pour que le ressort d'armature brise le contact. Il y a d'abord le relai-chronomètre, puis le relai-signal, et enfin l'aimant de l'enregistreur, en sorte que le temps absolu de l'enregistrement sur le ruban est plus tard que l'interruption chronométrique par la somme de ces trois temps de l'armature. Cependant les temps de l'armature du relai-signal et de l'enregistreur affectent également l'interruption de l'autre chronomètre et s'effacent par conséquent par la différence des temps du chronomètre, laissant dans le résultat seulement la différence des temps de l'armature des relais chronométriques.

Donc, les erreurs qui restent sont la différence de ces temps de l'armature, les irrégularités du mécanisme brise-circuit des chronomètres, et les irrégularités dans le dévidement des rubans des enregistreurs. Toutes sont très petites, et on réduit les irrégularités du mécanisme du chronomètre et de l'enregistreur à un minimum en comparant un grand nombre d'interruptions, tandis que la différence des temps de l'armature peut-être considérée comme une constante, et affecte les déterminations d'équation personnelle autant que la comparaison des temps locaux, et disparaît ainsi de la différence finale de longitude.

Le temps du passage du courant électrique sur la longueur du fil qui sépare les deux stations est très appréciable, mais il affecte les deux rubans dans des directions opposées, et par conséquent disparaît de la moyenne des deux résultats.

La longueur d'une interruption sur le ruban est ordinairement d'environ un vingtième des deux secondes, correspondant à un temps d'environ un dixième d'une seconde. Dans ce cas, si la différence de temps entre les signaux des deux chronomètres est moindre qu'un dixième de seconde, il sera impossible de distinguer la naissance de l'interruption du chronomètre suivante, et la méthode précédente ne réussit pas. Alors on dispose les relais autrement, chaque relai du chronomètre agit directement sur le circuit de l'enregistreur au lieu de la ligne, servant seulement à graduer le ruban en espaces de deux secondes. Un des observateurs frappe sur sa clef de brise-circuit à intervalles irréguliers. Ces coups sont enregistrés sur les deux rubans, et les différents coups, ayant été identifiés, servent à comparer ensemble les battements du chronomètre. Cette opération demande à être répétée, l'autre observateur donnant les coups, en sorte que des deux résultats le temps du passage du courant peut être éliminé en prenant la moyenne.

On dispose autrement le *switch-board* en séparant la ligne de circuit de toute communication avec le circuit local du chronomètre ou de l'enregistreur. Le relai du chronomètre servant alors à graduer le ruban en espaces de temps, les passages des étoiles peuvent être enregistrés en pressant une clef dans le circuit de l'enregistreur.

Trois batteries locales sont nécessaires à chaque station : une pour le chronomètre, une pour l'enregistreur et une pour le sonneur. Je me suis ordinairement servi d'une pile de gravité pour le chronomètre, qui exige un circuit comparativement faible, mais constant, et doit être tenu en opération jour et nuit pendant toute la durée de l'observation à une station, afin d'éviter un changement de proportion. Pour l'enregistreur et le sonneur, après avoir essayé la batterie de gravité, j'ai fini par me convaincre que la pile Léclanché était la meilleure. Puisque cette batterie aimante rapidement, elle ne doit pas être maintenue en rotation plus que quelques minutes à la fois, ou pas plus que le temps nécessaire pour enregistrer le passage d'une étoile ou dévider un ruban de comparaison.

Passons maintenant à une autre source d'erreur qui ne peut pas être éliminée par un renversement des instruments ou un changement dans la méthode d'observation—l'équation personnelle.

On constate que les observateurs diffèrent dans leur calcul du passage d'une étoile sur un fil. Quand on emploie la méthode de l'œil et de l'oreille, c'est-à-dire

quand l'observateur, écoutant le battement du chronomètre et guettant l'étoile qui traverse le champ de la vue, remarque de l'œil la position de l'étoile en rapport avec le fil aux battements avant et après sont passage, et estime par ce moyen la fraction d'un battement auquel elle traverse, c'est une question de l'accord des sens de la vue et de l'ouïe. Quand on se sert de la clef électrique pour marquer l'instant où l'étoile paraît coupée en deux par le fil et pour enregistrer automatiquement cet instant sans recourir au battement distinct du chronomètre, il faut qu'il y ait accord de l'œil et de la main.

Dans l'un ou l'autre cas, on constate souvent des différences importantes parmi les observateurs, et fréquemment ces différences vont jusqu'à une demi-seconde de temps ou plus. Cette différence est appelée l'équation personnelle relative des observateurs, et pour les observateurs d'expérience elle est une quantité presque constante. Une équation personnelle a pour effet de donner une valeur de la correction du chronomètre trop grande ou trop petite, et par conséquent la différence de longitude sera en erreur par la somme d'équations personnelles des deux observateurs. Il est donc nécessaire de la déterminer.

La meilleure méthode à suivre, c'est que les deux observateurs, après avoir échangé le temps pendant quelques nuits, échangent leurs stations et prennent un égal nombre d'observations nocturnes. Les deux résultats pour la longitude différeront de deux fois l'équation personnelle, et leur moyenne en sera exempte.

Une autre méthode à suivre, c'est que les observateurs se réunissent et prennent le passage de la même étoile avec le même instrument la même nuit,—l'un prenant le passage sur deux ou trois des filets, et l'autre sur les filets qui restent. Cette méthode n'est pas recommandée, car la substitution précipitée des observateurs à l'instrument les empêche forcément de faire leurs observations à l'aise.

La méthode employée par M. Klotz et moi consistait à installer nos instruments tout près l'un de l'autre; tous deux nous observions, avec chacun notre instrument, un groupe complet d'étoiles, absolument comme si une différence de longitude entre deux stations éloignées devait être déterminée; les observations stellaires étaient prises pour déterminer les corrections chronométriques, et nous comparions les chronomètres à l'aide de l'appareil électrique. En analysant les résultats et en les corrigeant pour la différence mesurée de longitude entre les instruments, la *différence de longitude obtenue* est l'équation personnelle qui doit être appliquée à toutes autres différences de longitudes. Il est nécessaire, avec cette méthode comme avec toute autre, qu'il soit pris pour le moins autant d'observations nocturnes pour l'équation personnelle qu'il en est pris à toute station.

Les particularités du brise-circuit du chronomètre, des relevés, etc., sont comprises dans ce résultat, ainsi que la différence strictement personnelle, mais elles disparaissent avec elle des longitudes finales.

Ceci fait supposer que c'est une constante. Toute variation dans l'équation personnelle doit être considérée comme une erreur accidentelle dont l'effet doit être diminué autant que possible par la répétition des observations. Il faut faire en sorte que les conditions dans lesquelles l'équation personnelle est déterminée soient aussi semblables que possibles à celles qui existaient pendant les observations à des postes éloignés. Par exemple, si ces dernières sont prises au milieu de l'été et celles de l'équation personnelle en hiver, il est très probable que la condition corporelle des observateurs introduira une variation inconnue et constante dans l'équation personnelle.

Les chronomètres dont on s'est servi étaient compensés pour une température entre 45° et 95° Fah. Ce sont à peu près les limites ordinaires pour compensation des chronomètres, et les fabricants disent qu'il est difficile de compenser d'une manière satisfaisante au delà, spécialement au-dessous, de ces limites.

Dans nos travaux, les chronomètres sont exposés à de grands extrêmes de température. Placés dans un bâtiment temporaire en bois, pendant une chaude journée d'été du nord-ouest, ils demeurent échauffés jusque près la limite supérieure de compensation, tandis que la nuit la température tombe plus bas que la limite infé-

rière, et dans les nuits d'automne souvent jusqu'à près du point de congélation. Aussi les marches du chronomètre sont considérables et variables. Je considère que cette cause d'erreur est la plus sérieuse de celles contre lesquelles nous avons à lutter, et on ne peut l'éviter complètement qu'en mettant le plus grand soin à soustraire le chronomètre aux changements de température.

Le meilleur moyen serait probablement de placer le chronomètre dans une cave ou autre local d'une température passablement uniforme, ayant soin de le relier par un fil à l'appareil électrique installé dans l'observatoire, afin que les transits puissent être enregistrés par l'enregistreur. Un chronomètre de poche ou une horloge placée dans l'observatoire et électriquement contrôlé par le chronomètre, pourrait servir au relèvement des étoiles.

M. Klotz a observé, avec le télescope zénithal, les latitudes des stations qu'il a successivement occupées. La latitude d'un endroit étant une quantité absolue qui dépend seulement de la position de la ligne verticale en rapport avec l'axe de la terre, il suffit d'un seul observateur, et il n'est pas nécessaire, comme pour les longitudes, de prendre des observations correspondantes à d'autres endroits. M. Klotz fait, dans son rapport, une intéressante description de sa méthode et des résultats qu'il a obtenus.

Ces travaux de longitudes ont été faits depuis la côte du Pacifique jusqu'à Port-Arthur. Plusieurs points importants ont été localisés, mais la détermination de quelques stations intermédiaires donnerait des résultats importants. Winnipeg est probablement le centre le plus favorable à la détermination de points dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. Toutefois, je dois vous faire observer que sa longitude absolue, de laquelle dépendent les longitudes de ces autres points, n'a pas encore été obtenue avec la précision que son importance mérite.

La présente détermination de sa longitude dépend de la longitude de Seattle, Territoire de Washington, par les différences observées de longitude entre Seattle et Kamloops, et entre Kamloops et Winnipeg. La longitude de Seattle elle-même a été apportée à travers le continent par les arpenteurs des côtes des États-Unis. Un circuit aussi considérable prête beaucoup à l'accumulation d'erreurs. De plus, les longitudes Seattle-Kamloops et Kamloops-Winnipeg, ont été déterminées sans un appareil à échange de signaux automatiques, et les résultats sont probablement inférieurs en exactitude à ceux que nous sommes maintenant en état d'obtenir.

Pour ces raisons, je prends la liberté de recommander qu'il soit fait une nouvelle détermination de la longitude de Winnipeg à une station bien déterminée plus rapprochée.

Le 16 octobre j'arrivai à Kamloops, et je me mis immédiatement à préparer mes instruments pour observations, d'après le programme arrêté avec M. Ogilvie.

Au commencement de l'été, M. Ogilvie était parti de Chilkoot, sur la côte du Pacifique, et, après avoir traversé les montagnes, avait descendu les rivières Lewis et Yukon, faisant en route des études au micromètre. Il avait l'intention de passer l'hiver près de la ligne frontière internationale, qui, en cet endroit, est le 141<sup>e</sup> méridien de longitude ouest de Greenwich.

Il était important pour lui d'y prendre sa longitude aussi exactement que possible pour contrôler son arpentage et donner une approximation du point où la ligne frontière, telle que définie par le traité, traverse la rivière Yukon.

Comme il n'y avait pas de ligne télégraphique et que le voyage était trop long et trop difficile pour lui permettre de porter un chronomètre qui pût garder exactement sa marche régulière, il dut recourir aux observations lunaires.

Le principe des observations lunaires est celui-ci : la situation de la lune parmi les étoiles fixes étant déterminée à un moment local donné, et se trouvant prédite et portée au tableau de l'Amanach Nautique pour chaque heure du temps de Greenwich, on trouve le moment de Greenwich, au temps où la lune occupe la place qui lui est donnée par l'observation ; c'est-à-dire, on trouve le moment de Greenwich correspondant au moment local de l'observation, et delà par la différence de ces moments on obtient la longitude de Greenwich. Les prédictions de Greenwich, de fait, rem-

placent les observations correspondantes, ainsi que les signaux, dans la méthode par le télégraphe électrique. Naturellement, le temps local doit être exactement déterminé dans cette méthode comme dans l'autre.

Les méthodes communément employées pour déterminer le temps de Greenwich sont les culminations de la lune et les occultations des étoiles par la lune.

Dans la première de ces méthodes, on observe le passage de la lune, ainsi que le passage d'un nombre d'étoiles suffisant pour déterminer l'ajustement des erreurs de l'instrument et les corrections du chronomètre. Le temps déduit du passage du centre de la lune sur le méridien est l'ascension de la lune. Ce temps, en le comparant avec les ascensions portées au tableau de l'almanach pour chaque heure, donne le temps de Greenwich du transit de la lune, et le temps local est donné par le chronomètre avec ses corrections appliquées.

L'occultation d'une étoile est le passage de la lune entre l'observateur et l'étoile, éclipçant cette dernière. L'observation consiste à noter le temps exact où l'étoile disparaît sous le limbe de la lune et celui où elle reparait. Des observations du passage des étoiles doivent aussi être prises afin de déterminer la correction du chronomètre. On trouve le temps de Greenwich de l'occultation d'après les ascensions et déclinaisons de l'étoile et de la lune, et la parallaxe de la lune par un calcul passablement long.

Les deux méthodes sont susceptibles d'une grande exactitude. On remarquera, cependant, en les comparant avec la méthode télégraphique, qu'avec cette dernière une erreur d'un dixième de seconde dans les observations cause une erreur semblable dans la longitude; mais avec la méthode lunaire, vu le mouvement comparativement lent de la lune relativement aux étoiles, son ascension droite changeant seulement d'une seconde en vingt-sept secondes, une erreur d'un dixième d'une seconde dans l'ascension droite observée produit dans la longitude une erreur vingt-sept fois aussi grande.

De plus, dans les observations de culmination, il est difficile d'observer exactement le passage du limbe de la lune. L'exactitude de cette observation n'est pas à comparer avec celle du passage d'une étoile. Sous ce rapport, les occultations sont préférables, puisque la disparition et la réapparition sont parfaitement instantanées.

Cependant, toutes les méthodes lunaires sont sujettes à une grande incertitude, par le fait que l'état actuel de la théorie lunaire, la situation de la lune ne peut être prédite avec l'exactitude nécessaire dans ce travail. Pour prévenir l'effet de ces différences imparfaitement connues dans les mouvements de la lune, il a fallu prendre des observations correspondantes en quelque endroit d'une longitude connue aussi près que possible de la station de M. Ogilvie, afin de pouvoir obtenir des corrections à être appliquées à la situation de la lune dans le tableau pour travailler ensuite les observations correspondantes prises par M. Ogilvie.

Dans ce but je me suis rendu à Kamloops, dont la longitude avait été déterminée par la méthode télégraphique, et qui était le point déterminé le plus rapproché de l'endroit où M. Ogilvie voulait passer l'hiver.

On peut se faire une idée de la dimension du Canada en songeant que la distance qui sépare Kamloops, dans le cœur de la Colombie-Britannique, de cette station éloignée, est de près de 1,300 milles en ligne droite, la direction étant à peu près franc nord-ouest.

Je restai à Kamloops l'espace de deux lunaisons, depuis la nouvelle lune d'octobre jusqu'à celle de décembre, observant le passage de la lune chaque fois que la chose était possible, ainsi que toutes les occultations d'étoiles qui se produisaient au-dessus de l'horizon à Kamloops et à la station du nord. M. Ogilvie devait observer les mêmes phénomènes. Malheureusement, ma liste d'occultations observées et des passages de la lune est par fragments; pendant toute la durée de mon séjour le ciel a été nuageux, et nous avons eu très peu de nuits sereines.

Un nouveau programme a été arrêté pour les mois d'avril et de mai prochains. L'exécution en est devenue plus importante par l'insuccès de celui d'octobre et de novembre, et j'espère que cette fois nous aurons plus de succès.

---

J'ai réuni en tableau les observations magnétiques prises par différents arpenteurs employés par le département, mais la liste n'en est pas encore tout à fait complète, et je crois qu'il n'est pas à propos de la publier maintenant. J'espère pouvoir y inclure quelques déclinaisons observées à des dates bien différentes et qui peuvent donner des renseignements sur le changement séculaire de la déclinaison.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. F. KING,

*Inspecteur en chef des arpentages,*

*chargé des déterminations de longitude.*

A l'arpenteur général,  
Département de l'intérieur,  
Ottawa.

## N° 3.

## RAPPORT DE OTTO J. KLOTZ, A.T.F.

## DÉTERMINATIONS DE LATITUDES ET LONGITUDES.

PRESTON, ONT., 10 décembre 1887.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous faire rapport sur la suite des études astronomiques qui ont été faites au cours de la dernière saison.

Les résultats de ces études, depuis qu'elles ont été commencées en 1885 par la division technique du département de l'intérieur, ont amplement démontré leur extrême utilité et leur économie définitive.

Nous avons commencé les travaux sur la côte du Pacifique, en prenant Seattle, T. W., comme base pour la longitude, car il n'y avait alors que deux localités, Seattle et San-Francisco, qui étaient exactement établies en longitude et reliées à Greenwich, la première étant plus commode pour nos travaux dans la Colombie-Britannique. Les déterminations de latitude et de longitude ont été faites d'un bout à l'autre de la Colombie-Britannique, et dans la direction de l'est à 2,000 milles de la côte du Pacifique, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique.

La méthode d'observation, pour la latitude et la longitude, est restée la même, sauf quelques légères modifications suggérées par vous.

## LUNETTE MÉRIDIENNE.

En 1885 et 1886, on s'est servi, pour les travaux de longitude, de deux lunettes méridiennes F. O. 1 et F. O. 2 de Troughton et Simms, chacune de 28 pouces de longueur focale et 2½ pouces d'ouverture. Ces lunettes ont servi à la commission britannique dans l'arpentage de la frontière internationale du 49e parallèle.

Le diaphragme porte cinq fils réticulaires verticaux et deux horizontaux; un micromètre avec fils mobiles y est aussi attaché, mais en ne s'en est pas servi.

Les intervalles équatoriaux de F. O. 1 tels que déterminés d'après les passages de la Polaire, δ Petite Ourse et ε Petite Ourse, sont

$$\begin{aligned} i_1 &= - 19^{\circ}.080 \\ i_2 &= - 9.582 \\ i_3 &= + .016 \\ i_4 &= + 9.584 \\ i_5 &= + 19.062 \end{aligned}$$

En retournant l'instrument, il faut toujours le saisir symétriquement, c'est-à-dire en mettant une main de chaque côté de l'axe; de cette façon on élimine tout effet de température.

Toutefois, un appareil de retournement serait d'une grande utilité.

## NIVEAUX.

Les niveaux sont de l'ancien modèle, enclavés dans du plâtre de Paris, et sujets à une plus grande variation dans la valeur d'une division provenant d'un changement de température. Aucun n'est muni d'un réservoir à air pour ajuster la longueur de la bulle.

Les valeurs suivantes ont été obtenues pour le niveau de la lunette méridienne F. O. 1 :

|                      |        |             |        |
|----------------------|--------|-------------|--------|
| Jun, 1885.....       | 3".123 | température | 75° F. |
| Octobre, 1885.....   | 2". 78 | "           | 48° F. |
| Septembre, 1887..... | 3". 21 | "           | 76° F. |



La première valeur a été obtenue en plaçant le niveau sur un niveau d'ingénieur et visant sur une mire de nivellement, prenant des relevés lorsque la bulle était près des extrêmes du tube en verre. Les deux autres déterminations ont été faites en plaçant le niveau sur le télescope zénithal, visant à un objet terrestre éloigné, et prenant le relevé du micromètre lorsque la bulle était près d'une extrémité ou d'une autre. Cette opération a été répétée plusieurs fois, aussi avec le niveau retourné, et on a pris la moyenne des valeurs résultantes.

Comme on avait constaté que la valeur d'une division changeait avec la température nous avons préparé le tableau suivant, dont nous nous sommes servi dans la réduction des observations du passage en 1837.

En 1885 et 1886, on s'est servi pour une temp. de 48° F., de la valeur de 2'' 78, qui est à peu près celle de la température moyenne au temps des observations pendant une saison.

| Temp. Fahr. | Valeur de la division l. |
|-------------|--------------------------|
| 65° .....   | 3'' 02                   |
| 60° .....   | 2'' 95                   |
| 55° .....   | 2'' 88                   |
| 50° .....   | 2'' 81                   |
| 45° .....   | 2'' 74                   |
| 40° .....   | 2'' 67                   |
| 35° .....   | 2'' 60                   |
| 30° .....   | 2'' 53                   |

Les relèvements du niveau ont été généralement pris deux fois pour chaque groupe de cinq étoiles, et si on se doutait d'un changement de niveau amené par les vibrations d'un train (car les observatoires n'étaient jamais bien loin du chemin de fer) ou du vent, les relèvements étaient pris pour chaque étoile, lorsque la chose était possible.

En appliquant les corrections du niveau, le changement était traité comme une fraction du temps écoulé entre deux relèvements, afin d'interpoler les valeurs du niveau pour les étoiles intermédiaires.

En 1887 la lunette méridienne F. O. 2 nous fut demandée pour l'exploration de la rivière Yukon, et nous la remplaçâmes par un instrument altazimuth d'un dessin particulier. M. W. F. King, l'inspecteur en chef des arpentages, qui s'en est servi, en fait une description dans son rapport.

#### CHRONOMÈTRES ET LEUR MARCHE.

Les chronomètres ont plus d'idiosyncrasie que les autres instruments astronomiques. Pour ajouter à la difficulté, la détermination de ces variations constitutionnelles n'est pas chose aisée, spécialement en campagne.

La grande lacune d'un chronomètre, c'est une marche uniforme, en avance ou en retard. L'expérience a établi que la température affecte la marche. Pour restreindre cet effet à certaines limites de température, les chronomètres sont munis d'un balancier compensé.

Les vicissitudes auxquelles sont exposés les chronomètres employés en campagne sont beaucoup plus grandes que celles des chronomètres employés en mer. Dans le premier la portée de température dépasse celle du second; il en est de même de la condition hygrométrique de l'atmosphère, qui constitue aussi un facteur dans la marche.

Des expériences considérables ont été récemment faites, à l'observatoire naval des Etats-Unis, sur la marche de chronomètres soumis à diverses températures constantes, afin de déterminer la température constante, et aussi dans certaines conditions hygrométriques. Une bâtisse avait été spécialement construite pour cet objet. On a constaté que la marche varie avec les conditions hygrométriques de l'atmosphère, le chronomètre allant plus vite à mesure que la moyenne d'humidité diminue, et *vice versa*. La somme de changement due à la dernière cause n'a pas encore été déterminée d'une manière exacte.

“ Le rapport qui a été fait de ces expériences déclare que tous les chronomètres sans compensation auxiliaire, marchent plus vite à une température donnée, qui est appelée la température de compensation; ce doit être la température à laquelle ils sont sujets quand on les emploie réellement, et pour les chronomètres de marine elle est à peu près de 69° F.

“ Le changement de marche dû à la température est moindre près de ce point, et augmente, le chronomètre allant plus doucement, à mesure que la température s'en retire. La marche est la même pour un égal nombre de degrés au-dessus ou au-dessous de la température de compensation.

“ Ce changement de marche est proportionnel au carré du nombre de degrés à partir du point de compensation, différant pour divers chronomètres. Audelà des limites de 15° à 90° le changement dans la marche est plus grand et proportionnel à un pouvoir plus élevé que le carré.”

Si un chronomètre indique de la polarité, c'est-à-dire, si sa marche est influencée par un changement de la direction horizontale de XII-VI sur le cadran, on doit remédier à ce défaut avant de se servir du chronomètre.

Les tableaux suivants font voir les marches des chronomètres—Dent 2071, et Frodsham 3537, pendant différents jours de la saison de 1885 et 1886. Aucun des chronomètres n'avait été nettoyé ou huilé depuis un certain nombre d'années, ce qui explique sans doute les grandes déviations du dernier en 1885, et du premier l'année suivante.

Au cours de l'hiver de 1885-86, le chronomètre Frodsham fut envoyé au fabricant pour être nettoyé; quand il fut renvoyé, on constata que sa marche avait changé sans instructions; il gardait le temps moyen au lieu du temps sidéral, ce qui le rendait incommode pour les observations stellaires.

Quand un instrument, de quelque nature qu'il soit, n'est pas en bon ordre, il serait futile d'essayer à déduire aucune des lois qui gouvernent les changements qu'il indique dans de pareilles conditions. Cette remarque s'applique aux chronomètres Frodsham, 3537, en 1885, et Dent, 2071, en 1886.

Je ne connais pas la température de compensation de ces deux chronomètres ni celle que leurs fabricants ont voulu leur donner; mais d'après les marches indiquées dans les colonnes 2 et 3, quand les chronomètres étaient en bon ordre, on voit que la température constante est petite. La variation quotidienne de température à laquelle les chronomètres ont été inévitablement sujets en campagne était d'environ 30° F., avec un abaissement graduel de la température moyenne depuis juin jusqu'à octobre.

Ainsi, la marche quotidienne qui est déduite d'observations est la résultante des diverses marches, différant par quantités infinitésimales et concordant, dans une certaine mesure avec les diverses températures, pendant les vingt-quatre heures; et en appliquant la marche résultant de la différence de corrections chronométriques à deux dates des observations avant et après l'échange des battements du chronomètre sur la ligne télégraphique, afin de réduire les observations à un temps commun, il faut faire une petite correction pour la température à l'observation. Pratiquement cependant, comme le changement dans la marche pendant les vingt-quatre heures est faible, et comme l'effet de la marche pendant deux heures seulement, c'est-à-dire deux heures avant et deux heures après le temps commun présumé, est nécessaire pour la réduction des observations, ce raffinement est douteux, surtout si l'on considère qu'un chronomètre a généralement besoin de plusieurs jours pour prendre une marche uniforme après qu'il a subi un changement de température. En sorte que dans ces conditions on s'est servi de la marche quotidienne, supposant qu'elle était uniforme pendant les vingt-quatre heures.

## COMPARAISON DE CHRONOMÈTRES.

| DENT,<br>2071. |                             | FRODSHAM,<br>3537. |                             | DENT,<br>2071. |                        | FRODSHAM,<br>3537. |                        |
|----------------|-----------------------------|--------------------|-----------------------------|----------------|------------------------|--------------------|------------------------|
| Date.          | Marche<br>quoti-<br>dienne. | Date.              | Marche<br>quoti-<br>dienne. | Date.          | Marche<br>quotidienne. | Date.              | Marche<br>quotidienne. |
| 1885.          |                             | 1885.              |                             | 1886.          |                        | 1886.              |                        |
| 14-15 juin ... | + 2 <sup>s</sup> 33         | 14-15 juin ...     | + 4 <sup>s</sup> 18         | 15-16 août...  | + 2 <sup>s</sup> 60    | 15-16 août.....    | + 236 <sup>s</sup> 40  |
| 15-19 juil.... | 2 60                        | 15-19 juil....     | .....                       | 16-17 do ...   | 3 30                   | 16-17 do .....     | 236 53                 |
| 19-21 do ...   | 2 65                        | 19-21 do ...       | 5 74                        | 17-18 do ...   | 4 98                   | 17-18 do .....     | 236 50                 |
| 21-22 do ...   | 2 43                        | 21-22 do ...       | 6 30                        | 7-10 sept...   | 1 86                   | 7-10 sept.....     | 235 47                 |
| 22-24 do ...   | 2 74                        | 22-24 do ...       | 5 87                        | 10-11 do ...   | 3 02                   | 10-11 do .....     | 235 73                 |
| 24-26 do ...   | 2 67                        | 24-26 do ...       | 5 93                        | 11-12 do ...   | 1 97                   | 11-12 do .....     | 235 83                 |
| 11-12 août...  | 2 86                        | 11-12 août...      | .....                       | 2- 3 oct ...   | 3 46                   | 2- 3 oct. ....     | 236 15                 |
| 10-11 oct. ... | 2 30                        | 10-11 oct. ...     | 7 47                        | 3-10 do ...    | 3 50                   | 3-10 do .....      | 236 08                 |
| 11-15 do ...   | 1 59                        | 11-15 do ...       | 6 15                        | 1- 9 nov....   | 4 84                   | 10 oct-9 nov...    | 236 44                 |
| 15-18 do ...   | 2 12                        | 15-18 do ...       | 7 29                        | 9-10 do ...    | 7 73                   | 9-10 nov.....      | 237 71                 |
| 18-19 do ...   | + 2 37                      | 18-19 do ...       | + 6 91                      | 10-12 do ...   | 4 17                   | 10-12 do .....     | 236 48                 |
| .....          | .....                       | .....              | .....                       | 12-14 do ...   | 6 03                   | 12-14 do .....     | + 236 90               |
| .....          | .....                       | .....              | .....                       | 14-28 do ...   | 5 67                   | .....              | .....                  |
| .....          | .....                       | .....              | .....                       | 28-30 do ...   | + 5 61                 | .....              | .....                  |

+ Signifie marche en retard.

- Signifie marche en avant.

En 1885 et 1886, les chronomètres furent portés au bureau du télégraphe pour l'échange de signaux. On a eu tort, pour deux raisons : la première à cause du transport lui-même, quelque soin qu'on y mit ; la seconde, plus grave, à cause des changements soudains de température. En 1887, cette année, les fils ont été amenés à l'observatoire, et de la sorte on a évité l'inconvénient. Il a fallu pour cela raccorder les chronomètres au moyen de l'électricité, et le Frodsam 3537 et le Dent 2071, ne se prêtaient pas à cette liaison.

Malheureusement, le temps était trop court (seulement quatre semaines) pour préparer deux chronomètres brise-circuit qui pussent donner satisfaction. On en chargea W. E. Hadlock, de Boston, Mass., qui fournit deux chronomètres, Hutton 1190 et Hadlock 4082. Les essais se sont bornés à une semaine et ont donné les résultats suivants :—

| Chronomètre. | Temp. F. | Marche par jour. |
|--------------|----------|------------------|
| 4082.....    | 45°      | 1s 5 en retard.  |
| 1190.....    | 45°      | 1s do            |
| 4082.....    | 70°      | 2s en avant.     |
| 1190.....    | 70°      | 1s 5 do          |
| 4082.....    | 95°      | 3s en retard.    |
| 1190.....    | 95°      | 2s do            |

Computant la température constante  $Z$ , la température de compensation  $\theta^\circ$  et la marche  $r$ , à  $\theta^\circ$  par la formule générale

$$r' = r + Z(\theta - \theta)^\circ$$

nous trouvons, pour le chronomètre 4082

$$\theta^\circ = 67^\circ \cdot 79, Z = -0 \cdot 0068, r = 2^s \cdot 03 \text{ en avance}$$

et pour le chronomètre 1190

$$\theta^\circ = 67^\circ \cdot 92, Z = -0 \cdot 0048, r = 1^s \cdot 52 \text{ en avance.}$$

De ces résultats, obtenus de maigres données, nous trouvons que le chronomètre 4082 a théoriquement sa marche la plus rapide à  $67^\circ \cdot 79$  F., avançant de  $2^s \cdot 03$  par jour; de même le chronomètre 1190 à  $67^\circ \cdot 92$  F., avançant de  $1^s \cdot 52$  par jour.

Mais en campagne, où le chronomètre subit chaque jour une grande variation de température, ces résultats ne tiennent pas, car cette variation quotidienne de température produit des variations anormales dans la marche.

Pour diminuer cette déviation dans la marche, la température constante devrait être aussi faible que possible (c'est spécialement urgent avec notre climat), et la température de compensation plus basse que celle qui précède.

La température constante,  $-0 \cdot 0068$ , pour le chronomètre 4082, est décidément trop grande.

Les chronomètres ne fonctionneront bien que s'il y a une température assez uniforme.

Quant aux balanciers auxiliaires, W. E. Hadlock dit que sur les cinq ou six qu'il a, un seul peut être utilisé à basse température.

#### APPAREIL ÉLECTRIQUE.

Dans le cours de la dernière saison, la méthode incommode de répéter les battements du chronomètre par la main avec une clef télégraphique a été remplacée par un appareil électrique, les chronomètres étant faits pour interrompre le circuit.

Le diagramme ci-joint fait connaître l'appareil employé.

L'appareil est parfaitement monté sur une planche d'acajou.

Une cellule de gravité est employée pour le chronomètre et une pour le sonneur, et deux cellules L'éclanché pour le chronographe, la batterie de gravité étant trop faible pour le chronographe.

On pourrait se dispenser du relai-parlant et du sonneur qui l'accompagne, pour se servir du relai-signal, le son étant produit par le fonctionnement de l'armature. Ce dernier relai a des noyaux fendus par lesquels sa rapidité d'action est augmentée, le courant électrique étant déchargé plus rapidement.

La clef-signal diffère de la clef parlante ordinaire en ce que l'enclume est placée en arrière, en sorte que lorsque la clef est abaissée, le circuit est brisé au lieu d'être complet comme ordinairement.

On n'a pas mis de galvanomètre dans le circuit et on n'a pas employé de rhéostat pour balancer les circuits.

Lorsque l'on se sert de l'appareil seulement pour parler, les bouchons 1 et 2 sont enlevés, et 3, 4, 5 laissés intacts. Le courant passe alors par les clefs dans le relai A qui font mouvoir le sonneur, pour se diriger dans 6, et revenir dans le bouchon 3 sans passer par le relai B et sortir jusqu'à la ligne-mère.

Le circuit du chronomètre et sa batterie restent toujours les mêmes, n'étant affectés par aucun autre courant dans les différentes conditions où l'appareil peut être employé.

Pour parler, et en même temps pour enregistrer les battements des chronomètres (chaque chronomètre sur son propre chronographe seulement, comme quand il enregistre les observations), c'est-à-dire n'envoyant ni ne recevant les battements sur la ligne-mère, l'arrangement reste comme décrit plus haut. Dans ce cas le circuit local du chronographe passe de la batterie par le chronographe à 8, de là à un des points du relai chronométrique C, qui brise le courant à 7 et traverse par 6 à l'un des points du relai B (il n'y a pas de courant par ce relai; ses points sont à part), de là par le bouchon de 4 à un autre point du relai B, et de là par la clef d'observation ou bouchon de 5, terminant le circuit à la batterie.

Lorsque les bouchons 1, 3, 4 sont enlevés et que la baguette est dans la position 6, 7, alors l'appareil ne peut que recevoir les signaux sur la ligne-mère, mais ne peut en envoyer. Cet arrangement est quelquefois nécessaire lorsque des signaux arbitraires alternatifs sont connus dans le cas où les battements des deux chronomètres sont coïncidents ou coïncident si bien que leurs interruptions ne peuvent pas être identifiées sur le chronographe.

Finalement, quand on veut transmettre et recevoir simultanément les battements chronométriques, la baguette est placée au-dessus de 6, 8, les bouchons 3 et 4 sont enlevés, et le bouchon 2 est inséré (ceci pour séparer le relai *A* et le sonneur). Alors le courant de la ligne-mère passe de *E* par les clefs à 6, par 8 sur les points du relai chronométrique *C*, qui ici brisent le circuit de la ligne-mère, à 7, de là par le relai *B*, qui brise le circuit du chronographe local à des points de relai *B*, enregistrant l'interruption de la ligne-mère, et finalement sort par *W*.

Les chronomètres brisent circuit à tous les quatre battements, c'est-à-dire toutes les deux secondes, mais omettent la 58<sup>e</sup> seconde, par laquelle la minute est identifiée sur le registre chronographique.

Le brise-circuit est préférable à l'autre, surtout parce que le courant est plus fort à l'ouverture qu'à la clôture; dans le premier le courant induit ou supplémentaire est dans la même direction que le courant primaire, ce qui augmente sa force, tandis que dans le seconde il a une direction opposée, en sorte que le courant primaire n'atteint le maximum de sa force qu'après un court intervalle de temps. Ce phénomène est distinctement indiqué sur le chronographe, qui est du type du ruban enregistreur. L'extrémité qui marque l'interruption est aiguë et distincte; l'autre l'est bien moins, mais la ligne augmente immédiatement en netteté.

Le chronographe déroule de deux à trois pouces de ruban entre deux interruptions, selon l'ajustement. La graduation du ruban est réduite au centième d'une seconde.

Dans le tableau suivant sont données les différences entre les enregistrements chronographiques lorsque les deux chronomètres enregistrent simultanément à chaque station. Cette différence égale deux fois le temps de transmission du courant électrique. Le temps du courant induit est éliminé.

Soit

$O - W =$  distance absolue entre les 2 battements chronométriques *O* et *W*.

$A_{op} A_{os} A_{oc} =$  temps d'aimantation des relais chronométriques, à signaux et chronographiques des instruments *O*.

$A_{wp} A_{ws} A_{wc} =$  pareillement pour les instruments *W*.

$B_o B_w =$  Distances mesurées de *O* à *W* sur les deux chronographes.

$U =$  temps de transmission du courant.

Alors sur le chronographe *O* nous avons—

$$\begin{aligned} B_o &= O - W - A_{op} - A_{os} - A_{oc} + A_{wp} + A_{os} + A_{oc} + U. \\ &= O - W - A_{op} + A_{wp} + U. \end{aligned}$$

Pareillement—

$$\begin{aligned} B &= O - W - A_{op} - A_{ws} - A_{wc} + A_{wc} + A_{ws} + A_{wc} - U. \\ &= O - W - A_{op} + A_{wp} - U. \end{aligned}$$

La différence—

$$B_o - B_w = 2U.$$

$=$  deux fois le temps de transmission.

Et la moyenne—

$$B = O - W - (A_{op} - A_{wp}).$$

Les deux relais chronométriques étant semblables sous tous rapports, la quantité  $A_{op} - A_{wp}$  est extrêmement petite.

Que le temps de transmission entre deux stations varie est démontré par les résultats, et cette différence doit être due pour la plus grande partie à des changements dans la condition électrostatique de l'atmosphère, car la force électro-motive, l'appareil et ses ajustements et la ligne de liaison restent constants ou à peu près pendant les observations à une station.

| Date.        | Stations.                | Distance en milles. | Différence des rubans 2u. | Moyenne. | Vélocité déduite par seconde. |
|--------------|--------------------------|---------------------|---------------------------|----------|-------------------------------|
| 1885.        |                          |                     |                           |          |                               |
| 14 juin ...  | Seattle—Victoria .....   | 317                 | .180                      | } .209   | 3,030                         |
| 15 do ...    | do do .....              | 317                 | .238                      |          |                               |
| 19 juillet.  | do Kamloops .....        | 427                 | .194                      |          |                               |
| 21 do ...    | do do .....              | 427                 | .142                      | } .155   | 5,510                         |
| 22 do ...    | do do .....              | 427                 | .146                      |          |                               |
| 24 do ...    | do do .....              | 427                 | .152                      |          |                               |
| 26 do ...    | do do .....              | 427                 | .140                      |          |                               |
| 11 août ...  | Port-Moody—Kamloops..... | 239                 | .068                      |          |                               |
| 12 do ...    | do do .....              | 239                 | .066                      | } .067   | 7,140                         |
| 1886.        |                          |                     |                           |          |                               |
| 15 août ...  | Kamloops—Revelstoke..... | 129                 | .030                      | } .023   | 11,220                        |
| 16 do ...    | do do .....              | 129                 | .020                      |          |                               |
| 17 do ...    | do do .....              | 129                 | .019                      |          |                               |
| 7 sept ...   | do Field .....           | 258                 | .047                      | } .040   | 12,930                        |
| 10 do ...    | do do .....              | 258                 | .056                      |          |                               |
| 11 do ...    | do do .....              | 258                 | .032                      |          |                               |
| 12 do ...    | do do .....              | 258                 | .027                      |          |                               |
| 2 oct. ...   | do Calgary .....         | 391                 | .063                      |          |                               |
| 3 do ...     | do do .....              | 391                 | .046                      | } .061   | 12,820                        |
| 10 do ...    | do do .....              | 391                 | .074                      |          |                               |
| 31 do ...    | do Winnipeg .....        | 1,230               | .262                      |          |                               |
| 9 nov. ...   | do do .....              | 1,230               | .231                      |          |                               |
| 10 do ...    | do do .....              | 1,230               | .256                      |          |                               |
| 12 do ...    | do do .....              | 1,230               | .255                      | } .257   | 9,580                         |
| 14 do ...    | do do .....              | 1,230               | .282                      |          |                               |
| 1887.        |                          |                     |                           |          |                               |
| 1er juill..  | Winnipeg—Wapella.....    | 235                 | .069                      | } .063   | 7,460                         |
| 2 do .       | do do .....              | 235                 | .080                      |          |                               |
| 3 do .       | do do .....              | 235                 | .051                      |          |                               |
| 5 do .       | do do .....              | 235                 | .053                      |          |                               |
| 22 do .      | do Port-Arthur.....      | 430                 | .075                      |          |                               |
| 26 do .      | do do .....              | 430                 | .083                      | } .073   | 11,700                        |
| 27 do .      | do do .....              | 430                 | .066                      |          |                               |
| 30 do .      | do do .....              | 430                 | .070                      |          |                               |
| 30 sept. ... | do Kalmar.....           | 110                 | .024                      |          |                               |
| 3 oct. ...   | do do .....              | 110                 | .026                      | } .024   | 9,200                         |
| 4 do ...     | do do .....              | 110                 | .024                      |          |                               |
| 5 do ...     | do do .....              | 110                 | .022                      |          |                               |

La plupart de ces différences des rubans du chronographe sont la moyenne de plusieurs obtenues chaque nuit.

On voit que, outre les fluctuations dans la vélocité entre deux stations, il en est une plus apparente pour différentes distances où la différence d'isolation, de fil et de climat entre en jeu.

La moyenne des résultats ci-dessus, en laissant de côté le câble qui va à Victoria, donne 9,700 milles comme vélocité du courant électrique par seconde.

## TEMPS DE L'ARMATURE.

Au mois de juin dernier, j'ai fait avec M. W. F. King, à l'observatoire de Winnipeg, quelques expériences sur le temps de l'armature, c'est-à-dire sur le temps que prend le cœur d'un relais pour être dépourvu d'aimantation, soulageant ainsi l'armature et brisant le circuit, sur la ligne-mère ou sur la ligne locale, selon le cas.

Pour arriver là, nous avons adjoint à l'appareil télégraphique différentes liaisons par le moyen desquelles les divers relais étaient mis en dedans ou en dehors du circuit, les deux chronomètres enregistrant toujours leurs battements au même chronographe.

Ainsi, par exemple, en prenant l'arrangement ordinaire de liaisons pour les travaux de longitude avant que le chronomètre *O* puisse enregistrer, son battement doit être donné par le petit relais, c'est-à-dire que le cœur de ce relais doit être dépourvu d'aimantation; alors le battement est communiqué au relais-signal *O* qui brise le circuit local du chronographe, et finalement le cœur du chronographe doit être dépourvu d'aimantation avant que son armature s'abaisse et enregistre l'interruption sur le ruban. Maintenant, si le relais-signal est laissé hors du circuit, il est évident que l'interruption devra se produire plus tôt, quelque petite qu'en soit la quantité. C'est cette quantité que l'on a essayé de mesurer. Il ne faut pas oublier que les quantités traitées sont extrêmement faibles, des millièmes de seconde.

Quoique le résultat obtenu soit en partie négatif, on espère avec confiance que d'autres expériences plus complètes seront couronnées d'un plein succès.

Le sujet est assez intéressant pour que l'on en fasse connaître le résultat, même incomplet.

La vélocité du courant électrique est si grande que la longueur de fil dans un serpent in placé dans le circuit ou en dehors, ainsi que le petit fil représentant la ligne-mère, sont négligés.

Dans chaque cas on a laissé les chronomètres enregistrer pendant une minute, et ils ont donné chacun 29 battements; on a ensuite pris la moyenne de ces battements, c'est-à-dire la moyenne des 29 distances exprimées en secondes, entre l'interruption du chronomètre *O* et du chronomètre *W*.

La résistance du relais-signal *O* est représentée comme 204.7 ohms à 65° F. par le fabricant. Nous n'avons aucun moyen pour déterminer celle des autres.

Voici quels ont été les divers arrangements dans les expériences ci-dessus. La notation est la même que celle qui a déjà été employée :

Premier arrangement :—

$$B_I = (O - A_{op} - A_{os} - A_{oc}) - (W - A_{wp} - A_{os} - A_{oc}) \\ = O - W - A_{op} + A_{wp}$$

C'est l'arrangement dans les travaux de longitude.

Deuxième arrangement :—

$$B_{II} = (O - A_{op} - A_{os} - A_{oc}) - (W - A_{oc}) \\ = O - W - A_{op} - A_{os}$$

Ici le chronomètre *W* est directement attaché au chronographe *O*.

Troisième arrangement :—

$$B_{III} = (O - A_{op} - A_{os} - A_{oc}) - (W - A_{os} - A_{oc}) \\ = O - W - A_{op}$$

Quatrième arrangement :—

$$B_{IV} = (O - A_{op} - A_{oc}) - (W - A_{os} - A_{oc}) \\ = O - W - A_{op} + A_{os}$$

Cinquième arrangement :—

$$B_V = (O - A_{op} - A_{oc}) - (W - A_{oc})$$

Soit *x* = marche par minute de différence des chronomètres *O* et *W*.

Des rubans chronographiques nous avons :—

$$B_I = 1^s 4045, B_{II} = 1^s 4124, B_{III} = 1^s 4183, B_{IV} = 1^s 4260, B_V = 1^s 4346$$

D'où

|                           |                   |      |                |
|---------------------------|-------------------|------|----------------|
| (1) $O-W-A_{op}$          | $A_{wp} = 1.4045$ |      | à 14h.07m.00s. |
| (2) $O-W-A_{op} - A_{os}$ | $= 1.4124$        | 13 x | 14 20 00       |
| (3) $O-W-A_{op}$          | $= 1.4188$        | 27 x | 14 34 00       |
| (4) $O-W-A_{op}$          | $A_{os} = 1.4260$ | 32 x | 14 39 00       |
| (5) $O-W-A_{op}$          | $= 1.4346$        | 35 x | 14 42 00       |

Mettant  $C$  pour  $O-W-A_{op}$ ,  $d$  pour  $A_{wp}$  et  $e$  pour  $A_{os}$ , nous tirons les quatre équations normales :—

$$5c \quad d \quad -107x = 7.0963 \quad (6)$$

$$c \quad d \quad = 1.4045 \quad (7)$$

$$2e - 19x = 0.0136 \quad (8)$$

$$-107c \quad -9e + 3147x = -152.5118 \quad (9)$$

De (6) et (7) nous avons

$$4c - 107x = 5.6918$$

$$(8) \text{ et } (9) - 214c + 5933x = -304.7652$$

$$\text{d'où } = x = -0.00122$$

$$\text{et } O-W-A_{op} \text{ ou } c = 1^s 3903$$

Substituant ce dernier en (7)

$$d \text{ ou } A_{wp} = 0.0142$$

$$\text{et de (8) } e \text{ or } A_{os} = -0.0048 \text{—une impossibilité.}$$

Dans les expériences futures  $x$  ou la marche sera éliminée des équations et remplacée par la dernière d'une série dans les mêmes conditions que la première, et la différence de la marche sera directement déterminée.

#### ÉQUATION PERSONNELLE.

Des observations pour la détermination de l'équation personnelle entre M. W. F. King et moi ont été faites à la fin et au commencement de la saison.

#### LATITUDE.

Les déterminations de latitude des trois dernières saisons ont toutes été faites avec le télescope zenithal F. O. 1.

Cet instrument a été aussi employé dans l'arpentage de la frontière internationale du 49<sup>e</sup> parallèle.

Il a une ouverture de  $2\frac{1}{2}$  pouces et a 23 pouces de longueur focale.

Il est muni d'un diaphragme portant cinq fils verticaux, d'à peu près dix secondes d'intervalle, et un fil horizontal mobile. Le peigne ou l'échelle a cent divisions, dont chacune équivaut à une révolution du micromètre, qui lui-même est divisé en cent parties.

Le niveau est maintenu dans un tube de cuivre au moyen de chevilles, et est entouré d'un tube de verre pour le protéger contre les changements de température. Il a aussi un réservoir pour régler la longueur de la bulle. Une division du niveau est égale à  $''991$  et a été déterminée au moyen du micromètre.

La valeur d'une révolution du micromètre a été déterminée en observant la ligne de passage de la Polaire à l'élongation à travers le fil mobile, qui était toujours placé d'avance à 0 et 50 sur le micromètre. Des relèvements du niveau ont aussi été pris à chaque ou presque chaque observation afin de déterminer les changements d'inclinaisons du télescope.

La détermination suivante fait connaître la méthode employée.



STATION DE PRESTON, 8 nov. 1887. Observations sur la Polaire près l'élongation occidentale pour valeur de micromètre du télescope zénithal F.O. 1. Élongation par chronomètre 10h. 16m. 55s. Une division du niveau = "991. Marche quotidienne du chronomètre 4s en avance. Température, 25° F. Latitude, 43° 23'.

| No. | Relèvement du micromètre. | Temps par chronomètre sidéral. |     |    | Relèvement du niveau. |      | Temps depuis l'élongation. | Correction pour T. | Réduit à l'état moyen du niveau. | Correction pour changement de niveau. | Temps réduit. |    |      |
|-----|---------------------------|--------------------------------|-----|----|-----------------------|------|----------------------------|--------------------|----------------------------------|---------------------------------------|---------------|----|------|
|     |                           |                                |     |    | N.                    | S.   |                            |                    |                                  |                                       |               |    |      |
|     |                           | h.                             | m.  | b. |                       |      | m.                         | s.                 | d.                               | s.                                    | h.            | m. | s.   |
| 1   | 60.                       | 9                              | 45  | 76 | 78.8                  | 32.6 | 31.3                       | + 5.9              | + .7                             | + 2.01                                | 9             | 45 | 45.9 |
| 2   | .5                        | 47                             | 50  |    | 78.8                  | 32.7 | 29.5                       | 4.9                | .75                              | 2.20                                  |               | 47 | 32.1 |
| 3   | 59.                       | 49                             | 24  |    | 79.0                  | 33.0 | 27.7                       | 4.0                | 1.00                             | 2.94                                  |               | 49 | 18.9 |
| 4   | .5                        | 51                             | 8   |    | 78.8                  | 32.8 | 25.85                      | 3.3                | .8                               | 2.35                                  |               | 51 | 09.7 |
| 5   | 58.                       | 52                             | 84  |    | 78.9                  | 32.9 | 24.2                       | 2.7                | .9                               | 2.65                                  |               | 52 | 47.4 |
| 6   | .5                        | 54                             | 68  |    | 78.7                  | 33.0 | 22.35                      | 2.1                | .85                              | 2.50                                  |               | 54 | 38.6 |
| 7   | 57.                       | 55                             | 38  |    | 79.0                  | 33.3 | 20.6                       | 1.7                | 1.15                             | 3.38                                  |               | 56 | 24.1 |
| 8   | .5                        | 58                             | 00  |    | 78.7                  | 33.2 | 18.9                       | 1.3                | .95                              | 2.79                                  |               | 58 | 04.1 |
| 9   | 56.                       | 59                             | 101 |    | 78.5                  | 32.9 | 17.1                       | .9                 | .7                               | 2.01                                  |               | 59 | 53.4 |
| 10  | .5                        | 10                             | 01  | 68 | 78.7                  | 33.2 | 15.35                      | 7                  | .95                              | 2.79                                  | 10            | 01 | 37.5 |
| 11  | 55.                       | 03                             | 44  |    | 78.5                  | 33.0 | 13.55                      | .5                 | .75                              | 2.29                                  |               | 3  | 24.7 |
| 12  | .5                        | 05                             | 18  |    | 77.7                  | 32.5 | 11.8                       | .3                 | .1                               | .29                                   |               | 5  | 09.6 |
| 13  | 54.                       | 06                             | 110 |    | 78.5                  | 33.2 | 10.0                       | .2                 | .85                              | 2.50                                  |               | 6  | 57.7 |
| 14  | .5                        | 08                             | 80  |    | 78.2                  | 32.8 | 8.25                       | +                  | .1                               | 1.47                                  |               | 8  | 41.6 |
| 15  | 53.                       | 10                             | 60  |    | 77.8                  | 32.5 | 6.4                        | 0                  | .15                              | .44                                   |               | 10 | 30.4 |
| 16  | .5                        | 12                             | 30  |    | 78.3                  | 33.0 | 4.7                        | 0                  | .65                              | 1.91                                  |               | 12 | 16.9 |
| 17  | 52.                       | 13                             | 118 |    | 77.9                  | 32.8 | 2.9                        | 0                  | .35                              | 1.03                                  |               | 14 | 00.0 |
| 18  | .5                        | 15                             | 96  |    | 77.8                  | 32.7 | 1.1                        | 0                  | .25                              | .73                                   |               | 15 | 48.7 |
| 19  | 51.                       | 17                             | 66  |    | 78.4                  | 33.4 | .6                         | 0                  | .7                               | 2.01                                  |               | 17 | 35.0 |
| 20  | .5                        | 19                             | 40  |    | 77.7                  | 32.8 | 2.4                        | 0                  | .25                              | .73                                   |               | 19 | 20.7 |
| 21  | 50.                       | 21                             | 10  |    | 77.7                  | 32.7 | 4.2                        | 0                  | .2                               | .59                                   |               | 21 | 05.6 |
| 22  | .5                        | 22                             | 104 |    | 77.7                  | 32.8 | 5.95                       | 0                  | .25                              | .73                                   |               | 22 | 52.7 |
| 23  | 49.                       | 24                             | 74  |    | 77.8                  | 32.8 | 7.7                        | .1                 | .3                               | .88                                   |               | 24 | 37.8 |
| 24  | .5                        | *26                            | 44  |    | 78.5                  | 33.6 | 9.45                       | .1                 | 1.05                             | 3.09                                  |               | 26 | 25.0 |
| 25  | 48.                       | 28                             | 14  |    | 77.7                  | 32.8 | 11.2                       | .2                 | .25                              | .73                                   |               | 28 | 07.5 |
| 26  | .5                        | 29                             | 114 |    | 77.7                  | 33.0 | 13.0                       | .4                 | .35                              | 1.03                                  |               | 29 | 57.6 |
| 27  | 47.                       | 31                             | 86  |    | 78.6                  | 33.8 | 14.8                       | .6                 | 1.2                              | 3.53                                  |               | 31 | 45.9 |
| 28  | .5                        | 33                             | 54  |    | 78.6                  | 33.8 | 16.5                       | .9                 | 1.2                              | 3.53                                  |               | 33 | 29.6 |
| 29  | 46.                       | 35                             | 28  |    | 78.4                  | 33.6 | 18.3                       | 1.2                | 1.0                              | 2.94                                  |               | 35 | 15.7 |
| 30  | .5                        | 37                             | 2   |    | 77.5                  | 32.8 | 20.1                       | 1.5                | .15                              | .44                                   |               | 36 | 59.9 |
| 31  | 45.                       | 38                             | 96  |    | 77.7                  | 33.0 | 21.9                       | 2.0                | .35                              | 1.03                                  |               | 38 | 47.0 |
| 32  | .5                        | 40                             | 62  |    | 77.6                  | 32.8 | 23.6                       | 2.5                | .2                               | .59                                   |               | 40 | 29.1 |
| 33  | 44.                       | 42                             | 42  |    | 77.6                  | 32.8 | 25.4                       | 3.1                | .2                               | .59                                   |               | 42 | 18.5 |
| 34  | .5                        | 44                             | 20  |    | 77.6                  | 32.8 | 27.3                       | 3.9                | .2                               | .59                                   |               | 44 | 06.7 |
| 35  | 43.                       | 45                             | 108 |    | 77.6                  | 32.8 | 29.0                       | 4.6                | .2                               | .59                                   |               | 45 | 50.0 |
| 36  | .5                        | 47                             | 84  |    | 77.6                  | 32.8 | 30.8                       | 5.6                | .2                               | .59                                   |               | 47 | 37.0 |
| 37  | 42.                       | 49                             | 54  |    | 77.6                  | 32.8 | 32.5                       | 6.5                | .2                               | .59                                   |               | 49 | 21.1 |
| 38  | .5                        | 51                             | 29  |    | 77.7                  | 33.0 | 34.3                       | 7.7                | .35                              | 1.03                                  |               | 51 | 07.8 |
| 39  | 41.                       | 53                             | 7   |    | 77.7                  | 33.0 | 36.1                       | 9.0                | .35                              | 1.03                                  |               | 53 | 55.5 |
| 40  | .5                        | 54                             | 98  |    | 77.7                  | 33.0 | 37.9                       | 10.3               | .35                              | 1.03                                  |               | 54 | 39.7 |
| 41  | 40                        | 56                             | 72  |    | 77.7                  | 33.1 | 39.7                       | 11.9               | .4                               | 1.18                                  |               | 56 | 25.3 |
| 42  | .5                        | 58                             | 47  |    | 77.7                  | 33.0 | 41.5                       | 13.6               | .35                              | 1.03                                  |               | 58 | 10.9 |
| 43  | 39.                       | 11                             | 00  | 18 | 77.8                  | 33.1 | 43.2                       | 15.3               | .45                              | 1.32                                  |               | 59 | 55.0 |
| 44  | .5                        | 01                             | 116 |    | 77.5                  | 32.8 | 45.05                      | 17.3               | .15                              | .44                                   | 11            | 01 | 41.1 |
| 45  | 38.                       | 03                             | 90  |    | 77.8                  | 33.1 | 46.8                       | -19.5              | + .45                            | + 1.32                                |               | 3  | 26.8 |

\* Coup de vent.

Des temps réduits nous obtenons :—

| No.    | Temps pour 10 tours. | $\Delta$ | $\Delta^2$ | No.     | Temps pour 10 tours. | $\Delta$ | $\Delta^2$ |
|--------|----------------------|----------|------------|---------|----------------------|----------|------------|
|        | m. s.                |          |            |         | m. s.                |          |            |
| 1 à 21 | 35 19·7              | 1·2      | 1·44       | 12 à 32 | 35 19·5              | 1·4      | 1·96       |
| 2—22   | 20·6                 | ·3       | ·09        | 13—33   | 20·8                 | ·1       | ·01        |
| 3—23   | 18·9                 | 2·0      | 4·00       | 14—34   | 25·1                 | 4·2      | 17·64      |
| 5—25   | 20·1                 | ·8       | ·64        | 15—35   | 19·6                 | 1·3      | 1·69       |
| 6—26   | 19·0                 | 1·9      | 3·61       | 16—36   | 20·1                 | ·8       | ·64        |
| 7—27   | 21·8                 | ·9       | ·81        | 17—37   | 21·1                 | ·2       | ·04        |
| 8—28   | 25·5                 | 4·6      | 21·16      | 18—38   | 19·1                 | 1·8      | 3·24       |
| 9—29   | 22·3                 | 1·4      | 1·96       | 19—39   | 20·5                 | ·4       | ·16        |
| 10—30  | 22·4                 | 1·5      | 2·25       | 20—40   | 19·0                 | 1·9      | 3·61       |
| 11—31  | 22·3                 | 1·4      | 1·96       | 21—41   | 19·7                 | 1·2      | 1·44       |

NOTE.—24 est rejeté, un coup de vent ayant dérangé le niveau.

Nous avons pour 10 tours : Erreur probable =  $\cdot 675 \sqrt{\frac{68 \cdot 35}{20 \times 19}} = \pm \cdot 286$ Erreur probable de 1 tour =  $\pm \cdot 010$ Temps moyen pour 1 tour =  $212 \cdot 085 = 2 \cdot 3265100$ Cos  $\delta = 8 \cdot 3520562$ 15 =  $1 \cdot 1760913$ 

---

1·8546575Un tour =  $71'' \cdot 558$ Correction pour réfraction =  $- \cdot 042$ do marche =  $- \cdot 002$ Valeur résultante =  $71'' \cdot 514 \pm \cdot 010$  at  $25^\circ$  F.

En 1885, il a été fait plusieurs déterminations du micromètre, et leur moyenne pesée a été employée pour la réduction des observations faites en 1885 et 1886.

Au mois de novembre dernier (1887) une re-détermination a été faite dans le but de s'assurer si l'usure du fil de la vis ou un changement de température affectait la valeur.

Les résultats sont :—

1er oct. 1885, un tour de micromètre =  $71'' \cdot 680 \pm \cdot 018$   $56^\circ$  F.23 do 1885 do =  $71'' \cdot 406 \pm \cdot 020$   $57^\circ$  F.Moyenne pesée =  $71'' \cdot 558 \pm \cdot 013$ 6 nov. 1887, un tour de micromètre =  $71'' \cdot 443 \pm \cdot 018$   $50^\circ$  F.8 do 1887 do =  $71'' \cdot 514 \pm \cdot 010$   $25^\circ$  F.Moyenne pesée =  $71'' \cdot 497 \pm \cdot 009$ 

On voit donc que ni l'usure (s'il en est) du fil, ni la température dans les limites ci-dessus, ont un effet appréciable sur la valeur du micromètre.

En observant pour la latitude, le temps du passage est toujours noté pour chaque étoile; ceci donne un contrôle sur l'azimuth et aide à identifier, au besoin, les petites étoiles.

Quelques fois il y a une réfraction variable, en sorte que l'étoile a un mouvement ondulatoire le long du fil, ce qui rend la bisection difficile.

Dans la réduction des étoiles à leurs places moyennes pour une époque particulière, on s'est servi des catalogues suivants: Berliner Jahrbuch,—catalogue de Safford de 2,018 étoiles, catalogue de Boss, de 500 étoiles, Liste des arpentages de la côte de 2,179 étoiles, catalogues de 9 et 7 ans de Greenwich, Radcliffe pour 1860 et 1845, et Armagh, 1,840.

Quand on songe que même dans les étoiles-types, telles que données par les divers catalogues, il se produit des différences considérables dans les places moyennes—déclinaison—il n'est pas étonnant que l'on trouve des différences aussi grandes que deux secondes dans les étoiles plus petites et moins bien déterminées, lorsqu'elles sont déduites de diverses autorités.

La question du mouvement convenable contribue pour la plus grande part à cette disparité.

Les tableaux suivants indiquent les différences de déclinaisons dans les places moyennes d'étoiles-types prises des catalogues mentionnés en tête de chaque tableau, et comprennent toutes les étoiles communes aux deux catalogues.

Pour les besoins de condensation, on a mis les différences en tableaux au lieu d'inscrire l'étoile particulière.





Les latitudes de trois des stations astronomiques de 1886 sont :—

|                       |                        |
|-----------------------|------------------------|
| Revelstoke, C.-B..... | 51° 00' 11''·25±''·13. |
| Campagne, C.-B. ....  | 51° 23' 38''·58±''·14. |
| Calgary, Alberta..... | 51° 02' 39''·21±''·09. |

On est à calculer les observations de la dernière saison, et on a l'intention de compiler, pour les publier plus tard, toutes les observations et les résultats des études astronomiques.

Il est bon de vous dire que toutes les stations astronomiques se trouvent sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Celle de Wapella a été reliée par triangulation au 102<sup>e</sup> méridien et contrôlera la triangulation faite à partir du premier ou principal méridien jusqu'au second méridien initial des arpentages fédéraux.

Celle de Kalmar est située près de la frontière entre le Manitoba et l'Ontario, et on espère qu'une liaison sera faite cet hiver (l'hiver étant plus favorable) avec le méridien à partir de l'angle nord-ouest, et qu'on pourra ainsi déterminer la position géographique de la ligne frontière.

La station astronomique de Port-Arthur donnera l'occasion de la relier éventuellement à la triangulation primaire du service des arpentages des Etats-Unis.

Nous devons encore des remerciements à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui a bien voulu mettre sa ligne à notre disposition pour nos travaux de longitude, et à ses employés des différentes stations pour leur bienveillant concours.

Le tout respectueusement soumis,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

OTTO J. KLOTZ, A. F.

Monsieur E. DEVILLE,  
Arpenteur général, Ottawa.

## N° 4.

## RAPPORT DE J. S. DENNIS, INSPECTEUR DES ARPENTAGES.

## INSPECTION ET CORRECTION D'ARPENTAGES.

## DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,

OTTAWA, 23 décembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur les opérations d'arpentage qui ont été faites sous ma direction, dans les Territoires du Nord-Ouest, durant la dernière saison, conformément à vos instructions du 12 mai 1887.

Parti d'Ottawa le 16 mai, je me rendis à Mâchoire-d'Original, T.N.-O., où le personnel placé sous mon contrôle immédiat et comprenant deux détachements complets conduits par M. McAree, A.F., et par M. Driscoll, A.F. (mon adjoint), et cinq sous-détachements conduits par MM. Kirk, Freeman, Traynor, Brownjohn et du Tremblay, arpenteurs des terres fédérales, devait se réunir.

Notre programme consistait à faire aux arpentages existants, sur différents points des Territoires, des corrections rendues nécessaires par des erreurs commises dans les premiers arpentages; à enlever les piquets et les buttes marquant les lots riverains qui avaient été tracés le long de la Saskatchewan du nord et du sud, de la rivière du Daim-Rouge, et d'autres rivières à l'époque des arpentages de subdivision des townships touchant à ces rivières; et à examiner les arpentages donnés à l'entreprise cette année.

La répartition des travaux étant faite et tout étant prêt, les sous-détachements se mirent à l'œuvre en partant de Mâchoire d'Original, et MM. McAree et Driscoll se rendirent à Calgary, dont ils firent leur point de départ.

Les travaux de compagnie furent continués aussi tard que possible; la plupart des détachements partirent pour s'en revenir avant le 15 novembre, date de mon retour au bureau. Cependant, M. McAree resta en campagne jusqu'à ces jours derniers.

M. du Tremblay, mécontent de l'ouvrage qui lui avait été assigné, n'est resté en campagne que quelques jours, au bout desquels il s'en revint.

*Travaux exécutés.*

Les travaux accomplis au cours de la saison peuvent se résumer comme suit :—

Des arpentages ont été corrigés dans 63 townships.

Les piquets et buttes marquant les lots riverains ont été enlevés dans 139 townships.

Six arpentages à l'entreprise ont été examinés.

De petits arpentages de triangulation en rapport avec des déterminations astronomiques ont été effectués aux stations de Winnipeg et de Wapella.

De premiers arpentages ont été faits du township fractionnaire 3, rang 25, O. 4e M. I., et de la route entre Medicine-Hat et Dunmore.

Dans les arpentages à l'entreprise déjà commencés, on a constaté que le travail avait été assez bien fait et honnêtement exécuté. Je vous ai déjà fait connaître le résultat de ces examens.

Le township fractionnaire subdivisé (township 3, rang 25, O. 4) est celui occupé par la colonie de Mormons qui est récemment arrivée dans les Territoires et au sujet de laquelle je vous ai adressé un rapport le 13 septembre dernier.

L'arpentage de route est celui de la partie de la route de Fort-Walsh entre Medicine-Hat et Dunmore, et il a été fait à la demande du lieutenant-gouverneur des

Territoires et avec votre autorisation, afin de fixer les traverses de la rivière aux Sept-Personnes et du creek Ross, pour la construction de ponts en ces endroits.

Dans le cours de la saison, avec l'aide du détachement qui travaillait sous la direction de M. Driscoll, je fis personnellement un second arpentage du 5e méridien initial à travers les townships 4, 5, 6, 7 et 8, et j'examinai cinq arpentages donnés à l'entreprise; le reste de mon temps fut employé à visiter les différents sous-détachements et à voir aux provisions, etc. Je complétois aussi des arrangements pour l'arpentage des parties contestées des routes de McLeod et de la rivière à l'Arc, dans le voisinage de Calgary, et je fis deux voyages à Régina pour me consulter avec Son Honneur le lieutenant-gouverneur au sujet de ces routes et d'autres sentiers en voie d'être arpentés. J'ai vu à plusieurs matières se rattachant aux arpentages généraux en cours, et au sujet desquelles je vous ai fait rapport de temps à autre.

On est à préparer, aussi rapidement que possible, les rapports de la dernière campagne; mais comme nous avons à dépouiller 190 plans et les notes qui les accompagnent, ces rapports ne seront pas terminés avant quelque temps.

Certains townships, sur la rivière à la Bataille, ont été visités par M. McAreo dans le but d'enlever les piquets et les buttes marquant les lots riverains. Dans plusieurs cas, M. McAreo a constaté que ces lots étaient occupés par des Métis, et se conformant aux instructions reçues, il n'a pas enlevé les limites des lots ainsi occupés. Dans tous les cas où il a constaté que les lots riverains faisaient partie d'un quart de section occupée, il s'est fait donner le consentement écrit de l'occupant avant d'enlever piquets et buttes.

On a pris durant l'été un certain nombre de photographies dont les négatifs ont été envoyés au bureau pour être développés, et on a fait quelques observations magnétiques dont les relevés seront complétés aussi tôt que possible.

#### *Observations générales.*

Dans le cours de la saison, j'ai visité la plus grande partie du sud et de l'ouest des Territoires, et j'ai pu noter plusieurs des changements et des améliorations qui ont eu lieu depuis ma visite de 1886.

En commun avec le Manitoba, les Territoires ont eu une saison très favorable sous le double rapport de la température et de la pluie et le fait si souvent affirmé et que j'ai signalé dans mon dernier rapport, que le district des Territoires traversé par le chemin de fer Canadien du Pacifique n'a besoin que d'une pluie suffisante pour produire d'excellentes récoltes, a été amplement prouvé cette année par les magnifiques récoltes de grain et de racines qui ont été faites sur toute la ligne du chemin de fer.

J'ai eu occasion d'assister, cet automne, à plusieurs des expositions agricoles qui ont eu lieu en certains endroits de la ligne, et quoique je connusse la grande fécondité du sol, j'ai été surpris en voyant quelques-uns des magnifiques échantillons de grains et de racines exposés.

Une autre preuve évidente de la prospérité des Territoires, c'est le rapide développement que prennent Calgary et d'autres centres commerciaux; de fait Calgary s'est tellement développé depuis un an qu'il rappelle Winnipeg passant rapidement d'un petit village à une ville florissante ayant toutes les commodités modernes de la lumière électrique, etc.

#### *Pertes de bestiaux.*

L'hiver de 1886-87 a été, dans les Territoires, comme d'ailleurs dans toute l'Amérique du Nord, exceptionnellement rigoureux, et accompagné d'une quantité de neige extraordinaire; aussi les pertes d'animaux ont été nombreuses dans plusieurs districts. Il est difficile d'arriver à une estimation de ces pertes, mais les employés chargés de cette division du service ne manqueront pas de fournir des données sûres au département.

J'ai voyagé, cet été, dans la plus grande partie du district des pâturages, et j'ai été surpris de voir les propriétaires de ranches si pleins de confiance en dépit des pertes importantes qu'ils avaient faites. Cette confiance a été fortifiée par les bonnes exportations de bétail qu'ils ont faites à Montréal cet automne, et qui les ont bien payés.



### *Feux de prairies.*

Une des principales difficultés qu'éprouvent les colons et les propriétaires de ranches, c'est de prévenir les feux de prairies qui éclatent tous les automnes, en dépit des plus grandes précautions et des fortes amendes imposées à ceux qui les allument. Les dangers provenant de cette source étaient encore plus grands durant la dernière saison à cause de la hauteur exceptionnelle de l'herbe, et il y a eu plusieurs incendies désastreux qui ont détruit, à ma connaissance, non seulement l'herbe, mais encore le foin que les propriétaires de ranches avaient récolté pour l'hivernage de leurs bestiaux.

Je suis convaincu, d'après mes propres observations, que plusieurs des incendies les plus désastreux sont allumés par des étincelles qui s'échappent des locomotives du chemin de fer. Cette source de dangers se développera avec le prolongement du réseau ferré, et on devrait le diminuer en forçant les compagnies de chemins de fer à munir leurs locomotives de cribles assez fins pour empêcher les étincelles de passer. Les colons de l'Anse-de-l'Erable ont voulu, cette année, essayer de prévenir ces incendies : aidés par la police à cheval et la compagnie du chemin de fer, ils ont tracé une couple de sillons de charrue de chaque côté du chemin de fer, à une centaine de verges de la voie et parallèlement à elle, puis ils ont fait brûler l'herbe entre les sillons et la voie ; mais ce moyen n'a pas réussi, puisque tout le district a été ravagé par un incendie allumé par une étincelle échappée d'une locomotive et que le vent avait emportée au de-là des lisières brûlées.

### *Routes et arpentages de routes.*

La plus grande partie des principales routes du Manitoba et des Territoires sont maintenant arpentées ; mais il reste encore à arpenter un certain nombre de sentiers importants, parmi lesquels le sentier des Pieds-Noirs du nord, depuis la Traverse des Pieds-Noirs jusqu'à Calgary, les sentiers de Morleyville nord et sud, entre Calgary et Merleyville, et les sentiers de Fort-McLeod à Lethbridge. Une partie de ces sentiers traverse un pays établi, et plus on en retardera l'arpentage, plus il deviendra difficile de satisfaire les gens qui occupent ces terres, quant au tracé, etc.

Comme vous le savez, nous avons eu beaucoup de difficulté cette année à satisfaire les colons quant au tracé des routes que nous arpentions dans le voisinage de Calgary, et je recommanderais que le moyen qu'on y a pris—avoir un arpenteur autorisé par le lieutenant-gouverneur à le représenter, pour agir avec le représentant du département, visiter ensemble les endroits contestés, et compléter sur place les arrangements nécessaires,—fut adopté à l'avenir dans les contestations au sujet des tracés de routes ; car je suis convaincu que, dans le cas des parties contestées de la route Calgary-Fort-McLeod et de la route des Pieds-Noirs du sud, arpentées cette année, si nous n'avions pas été en position de faire de suite avec les intéressés un arrangement mutuellement satisfaisant, plusieurs des parties contestées de ces routes ne seraient pas encore arpentées.

Une des difficultés éprouvées en rapport avec le règlement de questions du tracé de routes dans des localités contestées, c'est qu'on ignore jusqu'à quel point il est permis de dévier des vieux sentiers ou des premières routes. Dans plusieurs cas un redressement avantageux de la route pourrait être effectué, mais comme il nécessiterait un écart plus ou moins considérable de la route première, il suffirait qu'un colon s'y opposât pour le faire manquer. Comme la plupart des arpentages qui restent à faire seront probablement ceux de routes dont le tracé pourraient donner lieu à contestation, je recommanderais qu'il fût préparé une note fixant l'étendue jusqu'à laquelle la route pourrait être redressée, ou le tracé le plus avantageux à adopter. Je recommanderais aussi que la nouvelle méthode de marquer les points avec des barres de fer et des creux, au lieu de piquets et buttes, fût adoptée, car il passe toujours beaucoup de chevaux et de bêtes à cornes le long de ces routes, et bien souvent ils écrasent les buttes.

### *Réserves des Sauvages.*

Très souvent, quand il s'agit de corriger des arpentages existants ou d'en faire de nouveaux dans des townships qui touchent à des réserves de Sauvages ou qui les

avoisinent, on se trouve embarrassé par le peu de renseignements que l'on a sur le tracé et les limites de plusieurs de ces réserves; et la nécessité d'une petite brochure contenant les plans de toutes les réserves de Sauvages, avec une description de chacune par mesures et par bornes, devient évidente à tous ceux qui font des arpentages dans le voisinage de ces réserves, et qui n'ont pour se guider que les renseignements qu'ils peuvent obtenir sur place au sujet des limites. Je recommanderais respectueusement que le département des affaires des Sauvages fût prié de nous fournir quelque chose de ce genre, ou de nous donner les informations nécessaires pour préparer un livre de renvoi qui servirait aux opérations de ce bureau.

*Nouvelle méthode de repérer les angles.*

Comme c'est la première fois, depuis son adoption, que l'occasion se présente de faire connaître les résultats de la nouvelle méthode employée pour repérer les angles dans les arpentages de subdivision et autres dans les districts à pâturages, quelques observations à ce sujet peuvent offrir un certain intérêt. Quelques-uns des townships du district méridional subdivisés cette année ont été envahis, au moment de l'arpentage ou presque immédiatement après, par de nombreux troupeaux de bêtes à cornes. J'ai visité les townships quelque temps après que l'arpentage eut été terminé, et j'ai constaté que l'emploi de piquets et de creux, au lieu de piquets et de buttes, pour repérer les angles dans les districts qui seront probablement envahis par des bestiaux, est bon; les piquets ne peuvent pas être renversés, et plus les animaux foulent les creux, plus vives sont les empreintes qu'ils y laissent. Dans les townships en question, les animaux avaient essayé de renverser les piquets en s'y frottant, mais ils n'avaient pas réussi à détruire ces repères.

*Arpentages des subdivisions nécessaires.*

A la suite de mes propres observations et d'après les renseignements que j'ai reçus au cours de la saison, je recommanderais respectueusement que les townships suivants fussent subdivisés l'année prochaine, si possible.

|   |          |         |                |
|---|----------|---------|----------------|
| Township 3, rang 24, O. 4 <sup>e</sup> M.I.               |          |         |                |
| Township fractionnaire 3, rang 26, O. 4 <sup>e</sup> M.I. |          |         |                |
| do  | do       | 5 do 30 | do             |
| Township 21, rang 29, O. 4 <sup>e</sup> M.I.              |          |         |                |
| do  | 12 do 30 |         | do             |
| do  | 13 do 29 |         | do             |
| do  | 13 do 30 |         | do             |
| do  | 26 do 5  |         | 5 <sup>e</sup> |
| do  | 26 do 6  |         | do             |

Il existe plus ou moins d'établissements dans ces townships, et les squatters sont désireux de les voir subdivisés. Il est possible que quelques-uns des townships mentionnés soient couverts par des baux de pâturages, ce qui empêcherait la subdivision de se faire.

*Observations générales au sujet des corrections d'arpentages dans le Nord-Ouest.*

Dans le cours des deux dernières années j'ai étudié et corrigé, au bureau et en campagne, les erreurs qui ont été commises dans les arpentages au Nord-Ouest, et quelques observations sur les résultats de mes études peuvent être utiles.

On peut dire que les erreurs sont de deux espèces: celles qui sont dues à des erreurs dans l'azimuth des lignes, et celles qui proviennent d'un chaînage fait sans soin. Dans le premier cas, l'arpenteur est à blâmer; mais dans le second il faut faire observer que l'arpenteur est à la merci de ses chaîneurs, car il ne peut pas toujours surveiller leurs travaux.

Un certain nombre d'erreurs ont été commises dans la détermination de l'intersection des rivières par les lignes qui les traversent, et nul doute qu'elles sont dues, dans une grande mesure, à la pratique de tracer la ligne à travers les vallées des rivières à l'aide de grands triangles, et de laisser remplir l'espace intermédiaire par un adjoint. D'autres erreurs proviennent de la manière dont certains arpenteurs au

contour ont effectué le contrôle entre les lignes extérieures du nord et du sud jusqu'aux lignes de correction; dans plusieurs cas, ce contrôle a été exécuté sans soin, et les arpentages de subdivision subséquents ont démontré que l'allocation de chemin à ces endroits était trop grande, ou bien que les méridiens se sont couverts.

Il y a eu sans doute des erreurs dans quelques-uns des arpentages de subdivision, mais elles sont très peu nombreuses en proportion du grand nombre d'arpenteurs employés, et en somme les arpentages de subdivision ont été bien exécutés.

Notre méthode d'arpentage empêche l'effet des erreurs d'aller au delà du township dans lequel elles se produisent; et les études que j'ai faites à ce sujet me prouvent que nos arpentages ont été en somme excessivement bien effectués, et que le département peut être fier des résultats obtenus.

Pour plus amples renseignements, j'annexe ici une liste des arpentages de correction effectués jusqu'à ce jour.

Je vous transmets, avec le présent, les rapports de MM. Kirk, Driscoll, Brownjohn, Traynor et Freeman, arpenteurs fédéraux, qui avaient la direction des sous-détachements. M. McAree vous enverra directement le sien.

En terminant, je dois ajouter que les travaux assignés aux différents arpenteurs qui ont travaillé sous mes ordres, ont été exécutés d'une manière satisfaisante.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. S. DENNIS,

*Inspecteur des arpentages.*

A l'arpenteur général,

Département de l'intérieur, Ottawa.

**Liste des arpentages de correction exécutés jusqu'à ce jour dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.**

| Township. | Rang. | Ouest de | Arpentage de correction fait par | Année | Nature des travaux.  |
|-----------|-------|----------|----------------------------------|-------|--|
| 3         | 32    | 1        | Jno. McLatchie.                  | 1886  | Nouveau mesurage de lignes, etc.   |
| 4         | 30    | 4        | J. S. Dennis.....                | 1886  | Partie de la 2 <sup>e</sup> base rechainée.  |
| 4         | 30    | 4        | do .....                         | 1887  | Limite nord et partie de la limite ouest arpentées de nouv.                                      |
| 5         | 30    | 4        | do .....                         | 1887  | Limite nord (5 <sup>e</sup> méridien initial) arpentée de nouveau.                               |
| 6         | 30    | 4        | do .....                         | 1887  | Limite ouest (5 <sup>e</sup> méridien initial) et partie de la limite nord arpentées de nouveau. |
| 7         | 30    | 4        | do .....                         | 1887  | Limite ouest (5 <sup>e</sup> méridien initial) et partie de la limite nord arpentées de nouveau. |
| 7         | 1     | 5        | do .....                         | 1887  | Limite sud arpentée de nouveau.  |
| 8         | 1     | 3        | do .....                         | 1886  | Piquet enlevé pour corriger la position.   |
| 8         | 26    | 4        | A. Driscoll.....                 | 1887  | Ligne extérieure occidentale arpentée de nouveau.  |
| 8         | 24    | 4        | J. A. Kirk.....                  | 1887  | Piquets et buttes de lot riverain enlevés.   |
| 8         | 22    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 8         | 25    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 8         | 21    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 8         | 30    | 4        | J. S. Dennis.....                | 1887  | Limite ouest (5 <sup>e</sup> méridien initial) arpentée de nouveau.                              |
| 9         | 21    | 4        | J. A. Kirk.....                  | 1887  | Piquets et buttes de lot riverain enlevés.   |
| 9         | 24    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 9         | 27    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 9         | 22    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 9         | 23    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 9         | 25    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 9         | 26    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 10        | 25    | 3        | J. S. Dennis.....                | 1886  | 1 base à l'angle nord-ouest déplacée.  |
| 10        | 12    | 4        | do .....                         | 1886  | 1 base à l'angle nord-est déplacée.  |
| 10        | 16    | 4        | J. A. Kirk.....                  | 1887  | Limite nord arpentée de nouveau.   |
| 10        | 17    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 10        | 17    | 4        | do .....                         | 1887  | Piquets et buttes de lot riverain enlevés.   |
| 10        | 16    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 10        | 20    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 10        | 25    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 11        | 16    | 4        | do .....                         | 1887  | Limite sud arpentée de nouveau.  |
| 11        | 17    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 11        | 11    | 4        | do .....                         | 1887  | Piquets et buttes de lot riverain enlevés.   |
| 11        | 12    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 11        | 13    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 12        | 7     | 4        | J. S. Dennis.....                | 1886  | Position de la rivière déterminée.   |
| 12        | 8     | 4        | J. A. Kirk.....                  | 1887  | Angles de lot riverain enlevés.  |
| 12        | 10    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 12        | 11    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 12        | 13    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 12        | 6     | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 12        | 5     | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 12        | 12    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 12        | 7     | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 13        | 5     | 4        | J. S. Dennis.....                | 1886  | Position de la rivière déterminée.   |
| 13        | 6     | 4        | J. A. Kirk.....                  | 1887  | Angles de lot riverain enlevés.  |
| 13        | 12    | 4        | J. S. Dennis.....                | 1886  | Position de la rivière déterminée.   |
| 13        | 7     | 4        | J. A. Kirk.....                  | 1887  | Angles de lot riverain enlevés.  |
| 13        | 8     | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 13        | 14    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 13        | 5     | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 13        | 12    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 13        | 13    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 13        | 9     | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 13        | 10    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 14        | 13    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 14        | 5     | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 14        | 14    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 14        | 15    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 14        | 16    | 4        | do .....                         | 1887  | do do  |
| 15        | 5     | 4        | J. S. Dennis.....                | 1886  | Position de la rivière déterminée.   |

LISTE des arpentages de correction exécutés jusqu'à ce jour dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest—*Suite.*

| Township. | Rang. | Ouest de | Arpentage de correction fait par | Année. | Nature des travaux.   |
|-----------|-------|----------|----------------------------------|--------|---|
| 15        | 5     | 4        | J. A. Kirk.....                  | 1887   | Angles de lot riverain enlevés.                               |
| 15        | 15    | 4        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 15        | 16    | 4        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 16        | 13    | 3        | J. S. Dennis.....                | 1886   | Position du ch. de fer Canadien du Pacifique déterminée.      |
| 16        | 5     | 4        | J. A. Kirk.....                  | 1887   | Angles de lot riverain, côté ouest de la rivière, enlevés.    |
| 16        | 16    | 4        | J. A. Kirk.....                  | 1887   | Angles de lot riverain enlevés.                               |
| 16        | 5     | 4        | J. S. Dennis.....                | 1886   | Angles de lot riverain, côté est de la rivière, enlevés.      |
| 17        | 5     | 4        | do .....                         | 1886   | Position de la rivière déterminée.                            |
| 17        | 4     | 4        | do .....                         | 1886   | Angles de lot riverain, côté est de la rivière, enlevés.      |
| 17        | 4     | 4        | J. A. Kirk.....                  | 1887   | do do ouest do  |
| 17        | 3     | 4        | do .....                         | 1887   | Angles de lot riverain enlevés.                               |
| 17        | 5     | 4        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 17        | 16    | 4        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 17        | 17    | 4        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 17        | 18    | 4        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 18        | 28    | 1        | Jno. McLatchie.                  | 1886   | Traverse du lac.  |
| 18        | 29    | 3        | J. S. Dennis ...                 | 1886   | Buttes construites.   |
| 18        | 3     | 4        | do .....                         | 1886   | Position de la rivière déterminée.                            |
| 18        | 18    | 4        | J. A. Kirk.....                  | 1887   | Angles de lot riverain enlevés.                               |
| 19        | 27    | 3        | J. S. Dennis.....                | 1886   | Buttes déplacées.   |
| 19        | 2     | 4        | do .....                         | 1886   | Position de la rivière déterminée.                            |
| 19        | 4     | 4        | do .....                         | 1886   | Ligne extérieure de l'est arpentée de nouveau.                |
| 19        | 3     | 4        | do .....                         | 1886   | do l'ouest do   |
| 19        | 12    | 3        | N. R. Freeman...                 | 1887   | Angles de lot riverain enlevés.                               |
| 19        | 15    | 3        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 19        | 16    | 3        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 19        | 17    | 3        | T. Brownjohn....                 | 1887   | do do   |
| 19        | 18    | 4        | J. A. Kirk.....                  | 1887   | do do   |
| 19        | 2     | 4        | J. S. Dennis.....                | 1886   | Angles de lot riverain, côté est de la rivière, enlevés.      |
| 20        | 1     | 4        | do .....                         | 1886   | Position de la rivière déterminée.                            |
| 20        | 8     | 3        | N. R. Freeman...                 | 1887   | Angles de lot riverain enlevés.                               |
| 20        | 9     | 3        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 20        | 10    | 3        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 20        | 12    | 3        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 20        | 13    | 3        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 20        | 14    | 3        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 20        | 15    | 3        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 20        | 16    | 3        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 20        | 17    | 3        | T. Brownjohn....                 | 1887   | do do   |
| 20        | 28    | 4        | A. Driscoll .....                | 1887   | Piquets en bois remplacés par des piquets en fer sur la fron- |
| 20        | 29    | 4        | do .....                         | 1887   | do do do  |
| 21        | 9     | 2        | G. B. Abrey.....                 | 1886   | Traverse des lacs.  |
| 21        | 10    | 2        | do .....                         | 1886   | do  |
| 21        | 22    | 2        | J. S. Dennis.....                | 1886   | Traverse d'une partie du lac Long.                            |
| 21        | 7     | 3        | N. R. Freeman...                 | 1887   | Angles de lot riverain enlevés.                               |
| 21        | 8     | 3        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 21        | 9     | 3        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 21        | 9     | 3        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 21        | 17    | 3        | T. Brownjohn....                 | 1887   | do do   |
| 21        | 18    | 3        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 21        | 25    | 4        | A. Driscoll .....                | 1887   | do do   |
| 21        | 26    | 4        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 21        | 27    | 4        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 21        | 28    | 4        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 21        | 28    | 4        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 21        | 23    | 2        | J. S. Dennis.....                | 1886   | Traverse d'une partie du lac Long.                            |
| 21        | 7     | 4        | L. Traynor.....                  | 1887   | Lignes de l'intérieur rechainées.                             |
| 21        | 8     | 4        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 21        | 9     | 4        | do .....                         | 1887   | do do   |
| 21        | 12    | 4        | do .....                         | 1887   | Position de la rivière déterminée.                            |
| 22        | 9     | 2        | G. B. Abrey.....                 | 1886   | Traverse du lac.  |
| 22        | 1     | 4        | J. S. Dennis.....                | 1886   | Position de la rivière déterminée.                            |
| 22        | 2     | 4        | do .....                         | 1886   | do do   |
| 22        | 4     | 4        | do .....                         | 1886   | do do   |

[PARTIE II]

LISTE des arpentages de correction exécutés jusqu'à ce jour dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest—*Suite.*

| Township. | Rang. | Ouest de | Arpentage de correction fait par | Année. | Nature des travaux.  |
|-----------|-------|----------|----------------------------------|--------|--|
| 22        | 26    | 4        | A. Driscoll .....                | 1887   | Frontière du nord arpentée de nouveau.                       |
| 22        | 27    | 4        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 22        | 7     | 3        | N. R. Freeman...                 | 1887   | Angles de lot riverain enlevés.                              |
| 22        | 8     | 3        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 22        | 18    | 3        | T. Brownjohn...                  | 1887   | do do  |
| 22        | 19    | 3        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 22        | 1     | 4        | I. Traynor .....                 | 1887   | do do  |
| 22        | 2     | 4        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 22        | 4     | 4        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 22        | 3     | 4        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 22        | 5     | 4        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 22        | 6     | 4        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 22        | 15    | 4        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 22        | 25    | 4        | A. Driscoll .....                | 1887   | do do  |
| 22        | 28    | 4        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 22        | 29    | 4        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 22        | 1     | 5        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 22        | 10    | 4        | I. Traynor .....                 | 1887   | do do  |
| 22        | 12    | 4        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 22        | 14    | 4        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 22        | 29    | 4        | A. Driscoll .....                | 1887   | Frontière de l'ouest, sec. 20, 29 et 32 arpentées de nouveau |
| 22        | 7     | 4        | I. Traynor .....                 | 1887   | Lignes de l'intérieur mesurées de nouveau.                   |
| 22        | 8     | 4        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 22        | 23    | 2        | N. R. Freeman ..                 | 1887   | Partie de la voie du lac Long traversée.                     |
| 23        | 3     | 4        | J. S. Dennis .....               | 1886   | Position de la rivière déterminée.                           |
| 23        | 7     | 4        | do .....                         | 1886   | do do  |
| 23        | 26    | 4        | A. Driscoll .....                | 1887   | Frontière du sud arpentée de nouveau.                        |
| 23        | 27    | 4        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 23        | 7     | 3        | N. R. Freeman...                 | 1887   | Angles de lot riverain enlevés.                              |
| 23        | 19    | 3        | T. Brownjohn ...                 | 1887   | do do  |
| 23        | 20    | 3        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 23        | 21    | 3        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 23        | 22    | 3        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 23        | 23    | 3        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 23        | 24    | 3        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 23        | 25    | 3        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 23        | 26    | 3        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 23        | 1     | 4        | I. Traynor .....                 | 1887   | do do  |
| 23        | 2     | 4        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 23        | 4     | 4        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 23        | 7     | 4        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 23        | 8     | 4        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 23        | 15    | 4        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 23        | 29    | 4        | A. Driscoll .....                | 1887   | do do  |
| 23        | 14    | 4        | I. Traynor .....                 | 1887   | do do  |
| 23        | 1     | 5        | A. Driscoll .....                | 1887   | do do  |
| 23        | 29    | 4        | do .....                         | 1887   | Position de la rivière à l'Arc déterminée.                   |
| 24        | 5     | 3        | N. R. Freeman...                 | 1887   | Angles de lot riverain enlevés.                              |
| 24        | 6     | 3        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 24        | 7     | 3        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 24        | 21    | 3        | T. Brownjohn ...                 | 1887   | do do  |
| 24        | 22    | 3        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 24        | 23    | 3        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 24        | 24    | 3        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 24        | 29    | 4        | A. Driscoll .....                | 1887   | do do  |
| 24        | 1     | 5        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 24        | 2     | 5        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 25        | 29    | 2        | A. C. Webb .....                 | 1886   | Piquets déplacés et lignes tirées de nouveau.                |
| 25        | 5     | 3        | N. R. Freeman...                 | 1887   | Angles de lot riverain enlevés.                              |
| 25        | 6     | 3        | do .....                         | 1887   | do do  |
| 26        | 29    | 2        | A. C. Webb .....                 | 1886   | Piquets déplacés, etc.                                       |

**Liste des arpentages de correction exécutés jusqu'à ce jour dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.—Suite.**

| Township. | Rang. | Ouest de | Arpentage de correction fait par | Année. | Nature des travaux.  |
|-----------|-------|----------|----------------------------------|--------|--|
| 26        | 6     | 3        | N. R. Freeman...                 | 1887   | Angles de lot riverain enlevés.                                  |
| 26        | 7     | 3        | do                               | 1887   | do do do   |
| 26        | 21    | 4        | I. Traynor.....                  | 1887   | Frontière du nord arpentée de nouveau.                           |
| 26        | 17    | 4        | do                               | 1887   | Position de la rivière déterminée.                               |
| 27        | 29    | 2        | A. C. Webb.....                  | 1886   | Piquets déplacés.  |
| 27        | 7     | 3        | N. R. Freeman...                 | 1887   | Angles de lot riverain enlevés.                                  |
| 28        | 7     | 3        | do                               | 1887   | do do do   |
| 28        | 8     | 3        | do                               | 1887   | do do do   |
| 31        | 28    | 4        | Jno. McAree....                  | 1887   | Mesurage des clôtures.   |
| 31        | 28    | 4        | A. Driscoll.....                 | 1887   | Frontière du sud arpentée de nouveau.                            |
| 34        | 1     | 5        | Jno. McAree.....                 | 1887   | Vérification de clôtures sur la ligne de correction.             |
| 35        | 1     | 5        | do                               | 1887   | do de la position du piquet de $\frac{1}{2}$ de section.         |
| 36        | 28    | 4        | do                               | 1887   | Angles de lot riverain enlevés.                                  |
| 37        | 28    | 4        | do                               | 1887   | Position de la rivière déterminée.                               |
| 39        | 27    | 4        | Jos Doupe.....                   | 1886   | Nouveau mesurage de lignes.                                      |
| 39        | 27    | 4        | Jno. McAree....                  | 1887   | do des frontières nord et sud.                                   |
| 42        | 27    | 2        | A. C. Webb.....                  | 1883   | Lignes tirées de nouveau.  |
| 42        | 13    | 3        | Jos. Doupe.....                  | 1886   | Nouvel arpentage de la ligne extérieure.                         |
| 42        | 14    | 3        | do                               | 1886   | do do  |
| 42        | 13    | 3        | Jno. McAree.....                 | 1887   | do d's lignes intérieures.                                       |
| 43        | 14    | 3        | Jos. Doupe.....                  | 1886   | do de la ligne extérieure.                                       |
| 43        | 14    | 3        | Jno. McAree.....                 | 1887   | do de la frontière est.  |
| 43        | 19    | 3        | do                               | 1887   | Rechainage de la frontière est.                                  |
| 44        | 4     | 3        | Jos. Doupe....                   | 1886   | Lignes bornant la réserve de la Cie B. H. tirées de nouveau.     |
| 44        | 13    | 3        | do                               | 1886   | Nouvel arpentage de la ligne extérieure.                         |
| 44        | 14    | 3        | do                               | 1886   | do do  |
| 44        | 14    | 3        | Jno. McAree....                  | 1887   | do do est.   |
| 43        | 19    | 3        | do                               | 1887   | Rechainage de la frontière est.                                  |
| 45        | 21    | 2        | Jos. Doupe.....                  | 1886   | Traverse dans l'angle sud-ouest du township.                     |
| 45        | 22    | 2        | do                               | 1886   | do do sud-est do   |
| 45        | 19    | 4        | Jno. McAree.....                 | 1887   | Angles de lot riverain enlevés.                                  |
| 45        | 20    | 4        | do                               | 1887   | do do do   |
| 45        | 22    | 4        | do                               | 1887   | do do do   |
| 45        | 23    | 4        | do                               | 1887   | do do do   |
| 45        | 4     | 3        | Jos. Doupe.....                  | 1886   | Arpentage des limites de la réserve de la Cie B. H.              |
| 45        | 24    | 4        | Jno. McAree....                  | 1887   | Substitution de piquets de fer aux piquets de bois.              |
| 45        | 19    | 3        | Jos. Doupe.....                  | 1886   | Frontière du nord arpentée de nouveau.                           |
| 46        | 22    | 4        | Jno. McAree.....                 | 1887   | Angles de lot riverain enlevés.                                  |
| 46        | 20    | 4        | do                               | 1887   | do do do   |
| 46        | 21    | 4        | do                               | 1887   | do do do   |
| 46        | 18    | 3        | do                               | 1887   | Frontière du nord arpentée de nouveau.                           |
| 46        | 20    | 4        | do                               | 1887   | Position de la rivière sur la limite ouest déterminée.           |
| 47        | 25    | 4        | do                               | 1887   | Substitution de piquets de fer aux piquets de bois.              |
| 47        | 24    | 4        | do                               | 1887   | do do do   |
| 47A       | 25    | 2        | Jos. Doupe.....                  | 1886   | Traverse de la rivière Saskatchewan.                             |
| 48        | 28    | 3        | do                               | 1886   | Nouvel arpentage de la partie nord-est du township.              |
| 48        | 25    | 3        | Jno. McAree.....                 | 1887   | Substitution de piquets de fer aux piquets de bois.              |
| 48        | 24    | 4        | do                               | 1887   | do do do   |
| 48        | 25    | 4        | do                               | 1887   | do do do   |
| 49        | 28    | 3        | Jos. Doupe.....                  | 1886   | Nouvel arpentage d'une partie du township.                       |
| 45        | 29    | 3        | do                               | 1886   | do de la section 24.   |
| 50        | 25    | 3        | do                               | 1886   | do de partie de la ligne extérieure est.                         |
| 50        | 26    | 4        | Jno. McAree.....                 | 1887   | Angles de lot riverain enlevés.                                  |
| 50        | 28    | 4        | do                               | 1887   | Arpentage de la limite est des sections 3, 10, 15, 22, 24 et 27. |
| 51        | 26    | 4        | do                               | 1887   | Angles de lot riverain enlevés.                                  |
| 51        | 26    | 3        | do                               | 1887   | Rechainé la limite sud.  |
| 51        | 17    | 4        | do                               | 1887   | Complété l'arpentage des sections 5 et 8.                        |
| 51        | 25    | 4        | do                               | 1887   | Arpentage de la limite nord des sections 31 et 32.               |
| 52        | 28    | 4        | do                               | 1887   | do do  |
| 52        | 1     | 5        | do                               | 1887   | Nouvel arpentage des sections 19 à 24 de la limite nord.         |
| 53        | 18    | 4        | do                               | 1887   | Déterminé la position du creek au Castor.                        |

LISTE des arpentages de correction exécutés jusqu'à ce jour dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. — *Fin.*

| Township | Rang. | Ouest de | Arpentage de correction fait par | Année. | Nature des travaux.                          |
|----------|-------|----------|----------------------------------|--------|--|
| 54       | 26    | 4        | Jos. Doupe .....                 | 1886   | Traverse dans la section 31.                 |
| 54       | 27    | 3        | Jno. McAree .....                | 1887   | Plante des piquets à côté de R.I.            |
| 54       | 14    | 4        | do .....                         | 1887   | Remesurage à l'angle nord-est.               |
| 55       | 19    | 4        | do .....                         | 1887   | Arpenté la limite sud.                       |
| 55       | 18    | 4        | do .....                         | 1887   | do la partie ouest de la limite sud.         |
| 55       | 26    | 4        | do .....                         | 1887   | do la ligne extérieure est.                  |
| 55       | 25    | 4        | do .....                         | 1887   | Retracé et mesuré la limite est.             |
| 56       | 20    | 4        | do .....                         | 1887   | Arpenté la limite nord.                      |
| 56       | 26    | 4        | do .....                         | 1887   | do do est.                                   |
| 56       | 25    | 4        | do .....                         | 1887   | Rechainé la limite est des sections 1 et 12. |

J. S. DENNIS,  
*Inspecteur des arpentages.*

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,  
OTTAWA, 19 janvier 1888.



EXTRAIT du rapport de J. S. Dennis, inspecteur des arpentages, sur la colonie de *Mormons* établie dans le township 3, rang 25, à l'ouest du 4e méridien.

Pour l'information du département, je dois dire que la colonie se compose de douze familles, soit à peu près soixante âmes, dont la plupart sont arrivées dans le pays au mois de juin dernier, étant venues de l'Utah par voie de terre. Elle sera bientôt considérablement augmentée par quelques familles qui sont en route pour venir la rejoindre.

Les *Mormons* que nous avons ici sont tous établis dans le township 3, rang 25, O. du 4e méridien. Ils espèrent établir cet automne, dans le township, un nombre de familles suffisant pour qu'ils puissent s'autoriser de l'article 37 de l'Acte des terres fédérales concernant l'érection de leurs établissements en village, et dans ce but ils ont mis toutes leurs maisons actuellement construites sur la  $\frac{1}{2}$  N. de la section 9, en homestead et pré-emption de C. O. Card, le chef de la colonie. Ces constructions comprenant treize maisons et un certain nombre d'écuries, corals, etc.

La colonie fait de l'agriculture en commun et elle possède une soixantaine d'acres de terre semés en grain et cinq acres de jardins dans lesquels des légumes de toutes sortes ont poussé avec succès. Le grain consiste en blé, avoine, orge, etc., et il promet un rapport très abondant.

Ces *mormons* possèdent aussi quelques bêtes à cornes et chevaux qu'ils ont amenés de l'Utah.

Celui qui visite la colonie ne peut se défendre d'être frappé d'étonnement en voyant les merveilleux progrès qu'ils ont faits depuis le peu de temps qu'ils sont dans le pays, et je dois dire que je n'ai jamais vu un établissement où il ait été fait autant de choses dans le même espace de temps. Je suis convaincu que ce sont des gens excessivement laborieux et intelligents, qui entendent parfaitement l'agriculture des prairies.

Toutefois, il y a quelque chose à dire contre l'encouragement de l'immigration des *mormons* en grands nombres. D'abord, il n'y a pas de doute que quelques-uns de ceux qui sont ici en ce moment ont déserté les Etats-Unis parce qu'ils avaient pratiqué la polygamie. Ils disent avoir abandonné des terres de grand prix dans l'Utah, mais ils n'expliquent pas pourquoi ils ont émigré.

Ensuite, c'est un fait bien connu, prouvé par l'expérience de personnes qui ont vécu parmi eux aux Etats-Unis, que si les *mormons* font de bons voisins quand ils sont en minorité dans une colonie, ils deviennent très intolérants dès qu'ils sont en majorité; et bien que ceux qui sont venus dans nos Territoires déclarent avoir l'intention d'obéir à nos lois, ils sont fiers d'être connus comme *mormons*, et quand on leur demande s'ils professent ou pratiquent la polygamie, ils ne répondent pas, mais disent qu'ils croient aux articles de foi du mormonisme, dont M. Card m'a donné un exemplaire et que j'inclus ici. Ces articles de foi autorisent la polygamie.

Je sais fort bien que le département désire encourager plutôt que contrecarrer l'immigration de bons colons dans nos Territoires, mais je ne puis m'empêcher de penser qu'il est nécessaire de prendre au début des mesures décisives pour empêcher de s'implanter dans ce pays nouveau un pouvoir qui, commencé modestement aux Etats-Unis, a bravé la loi pendant des années.

Nul doute que le département étudiera sérieusement cette question avant qu'une nombreuse immigration parte de l'Utah, ce qui ne retardera pas, si les *mormons* que nous avons ici réussissent.

Quoique cette question soit entièrement en dehors de mon ressort, j'ai cru devoir (étant le premier officier de votre département qui ait visité la colonie) vous communiquer des renseignements qui peuvent avoir leur utilité.

ARTICLES DE FOI de l'Eglise de Jésus-Christ des Saints du dernier jour.

1. Nous croyons en Dieu, le Père-Eternel, et en son Fils, Jésus-Christ, et au Saint-Esprit.

2. Nous croyons que les hommes seront punis pour leurs péchés, et non pour la transgression d'Adam.

3. Nous croyons que, grâce à l'expiation du Christ, tout le genre humain peut être sauvé en obéissant aux lois et ordonnances de l'Évangile.

4. Nous croyons que ces ordonnances sont : premièrement, la foi dans le Seigneur Jésus-Christ ; deuxièmement, le repentir ; troisièmement, le baptême par immersion pour la rémission des péchés ; quatrièmement, l'imposition des mains pour le don du Saint-Esprit.

5. Nous croyons qu'un homme doit être appelé de Dieu, par "prophétie et par l'imposition des mains" par ceux qui sont chargés de prêcher l'Évangile et d'en exécuter les ordonnances.

6. Nous croyons en la même organisation qui existait dans la primitive église, c'est-à-dire aux Apôtres, prophètes, pasteurs, docteurs, évangélistes, etc.

7. Nous croyons au don des langues, prophétie, révélation des langues, etc.

8. Nous croyons que la Bible est la parole de Dieu, si elle est traduite correctement ; nous croyons aussi que le Livre Mormon est la parole de Dieu.

9. Nous croyons tout ce que Dieu a révélé, tout ce qu'il révèle, et nous croyons qu'il révélera encore beaucoup de grandes choses se rapportant au royaume de Dieu.

10. Nous croyons à la réunion d'Israël et à la restauration des dix tribus, que Sion sera bâti sur ce continent, que Christ régnera personnellement sur la terre, et que la terre sera renouvelée et aura son glorieux paradis.

11. Nous réclamons le privilège d'adorer Dieu selon les dictées de notre conscience, et nous accordons le même privilège à tous les hommes, quels que soient l'objet, le lieu et la manière de leur adoration.

12. Nous croyons qu'il faut être sujets de rois, présidents, gouvernants et magistrats, et nous croyons à l'obéissance, au respect et au soutien de la loi.

13. Nous croyons à l'honnêteté, à la sincérité, à la chasteté, à la vertu et à la bienveillance envers tous les hommes ; de fait, nous pouvons dire que nous suivons précepte de Saint-Paul : " nous croyons tout, nous espérons tout ; " nous avons enduré bien des choses, et nous espérons pouvoir endurer toutes choses. Nous recherchons tout ce qui est vertueux, aimable, de bon rapport et digne de louanges.—JOSEPH SMITH.

*Publié par la Deseret Sunday School Union, Salt Lake City, 1878.*

## No. 5.

## RAPPORT DE JOHN McAREE, A. F.

## INSPECTION ET CORRECTION D'ARPENTAGES.

TORONTO, 18 janvier 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport général suivant sur les corrections d'arpentages en cours, et sur l'inspection des arpentages de subdivisions donnés à l'entreprise, qui ont constitué mes travaux de la dernière campagne.

Suivant vos instructions, je me rendis à Winnipeg, et le 24 mai je me présentai à M. J. S. Dennis, inspecteur des arpentages. Le 25, je l'aidai à faire une petite triangulation en rapport avec l'observatoire de Winnipeg. Le 26, je partis pour l'ouest, et le lendemain je fis un arpentage pour relier le 2<sup>e</sup> méridien initial au bureau de télégraphe de Wapella.

Le 28, j'arrivai à Calgary, où j'organisai mon détachement pour la campagne. Le 7 juin, après avoir reçu les instructions de l'inspecteur des arpentages, nous partîmes de Calgary pour Edmonton.

On ne s'attend pas, je présume, à ce que j'énumère dans ce rapport tous les endroits où j'ai travaillé pendant la saison. Je dois dire, cependant, que mes travaux ont consisté à faire des corrections, à contrôler des mesurages, à combler des omissions, etc., dans des townships déjà arpentés, à effacer certains arpentages de lots riverains, et à inspecter des travaux exécutés à l'entreprise.

Mon premier ouvrage a été de contrôler le mesurage de la dernière distance sur la ligne de correction à l'angle nord-est du township 34, rang 2, ouest du 5<sup>e</sup> méridien initial, l'instrument de subdivision ayant donné 40·35 chaînes pour cette distance et celui de contour 40·658 chaînes; j'ai constaté que le premier était correct. Ensuite, je contrôlai la position du piquet de quart de section sur la limite nord de la section 11, township 35, rang 1, ouest du 5<sup>e</sup> méridien initial. Après cela, je déterminai la position de la rivière du Daim-Rouge sur les limites nord et est du township 36, rang 28, ouest du 4<sup>e</sup> méridien initial. Puis j'enlevai les piquets et rasai les buttes qui marquaient les angles des lots riverains dans le township 37, rang 28, ouest du 4<sup>e</sup> méridien initial,—après avoir préalablement obtenu, suivant vos instructions, le consentement écrit des occupants.

Mon second travail a été de rechercher une erreur qui avait été commise dans la subdivision du township 39, rang 27, ouest du 4<sup>e</sup> méridien, dans laquelle la somme totale des distances le long des lignes nord et sud différait trop de la longueur théorique. Je pensai que la seule manière de trouver l'erreur était de rechaîner toutes les lignes en question; c'est ce que je fis pour les lignes nord et sud, et je constatai que l'erreur venait très probablement de ce que la chaîne dont on s'était servie dans les premiers travaux était trop longue; le terrain était si inégal que j'ai pensé qu'il ne serait pas à propos de déplacer les piquets, et qu'il valait mieux conserver les notes de mon chaînage, afin de les utiliser pour la correction du plan, s'il y avait lieu.

Nous nous rendîmes ensuite à la rivière à la Bataille, où nous enlevâmes les piquets et les buttes des angles des lots riverains dans le township 46, rangs 20, 21 et 22, et le township 45, rangs 19, 20, 21 et 22, et traçâmes la rivière sur la limite est du township 46, rang 21, ouest du 4<sup>e</sup> méridien initial. Ici, sur quelques-uns des lots riverains, il y avait des colons ou des habitations de colons, principalement de Sauvages et de Méis; les piquets et buttes de ces lots ne furent pas dérangés. Après cela, nous substituâmes des piquets de fer aux piquets de bois à certains angles de section dans les townships 47 et 48, rangs 24 et 25, et dans le township 45, rang 34, tous à l'ouest du 4<sup>e</sup> méridien initial.

De la rivière à la Bataille nous allâmes à Edmonton, et après une journée employée à reposer notre équipement et à acheter de nouvelles provisions, nous recommencâmes l'arpentage des limites est des townships 55 et 56, rang 26, des sections 1 et 12 du township 56, rang 25, et du township 25, tous à l'ouest du 4e méridien initial. Nous enlevâmes les piquets et les buttes sur les lignes rejetées des townships 55 et 56, rang 26.

Retournant une seconde fois à Edmonton, nous suivîmes le sentier qui longe la rive droite de la rivière Saskatchewan jusqu'à ce que, arrivés à l'endroit où le chemin bifurque vers le lac au Castor, nous prîmes la direction du nord par les bois et des marais en partie séchés. Nous fîmes un nouvel arpentage de la limite nord du township 56, rang 20, à l'ouest du 4e méridien, et nous constatâmes qu'il était correct.

Ensuite, nous nous dirigeâmes vers le sud et traçâmes de nouveau la limite sud du township 55, rang 19, à l'ouest du 4e méridien initial, et fixâmes le creek au Castor sur la limite est du township 53, rang 18; puis nous nous rendîmes à l'extrémité sud du lac au Castor pour y terminer l'arpentage d'une couple de sections, et de là à l'angle nord-est du township 54, rang 14, ouest du 4e méridien initial, pour contrôler le mesurage. Ce travail a été très lent et fatigant, parce qu'il nous fallu le faire à travers un marais à peu près inaccessible.

Nous travaillâmes ensuite dans le voisinage de Fort-Pitt et au sud-est de Battleford. Le 1er novembre, nous traversâmes avec nos chevaux et voitures sur la glace de la Saskatchewan du nord à Battleford, et nous nous rendîmes au lac aux Oies, dans la partie nord-ouest du township 43, ouest du 3e méridien initial. Nous retraçâmes les limites est des townships 43 et 44, rang 14, et rechaînâmes les deux lignes intérieures est et ouest du township 42, rang 13. Comme le contrat n.º 4 se trouvait dans le voisinage, j'inspectai les townships qu'il couvre: le township 43, rang 14, et le township 46, rangs 15 et 16, tous deux à l'ouest du 3e méridien initial. Je vous soumettrai bientôt les notes et plans de cette inspection, mais je dois dire ici que j'ai trouvé, dans les parties de l'entreprise que j'ai visitées, les travaux exécutés selon toutes les règles de l'art.

Après avoir fait avec beaucoup de difficultés un nouvel arpentage de la limite nord du township 46, rang 18, nous retraversâmes la Saskatchewan à Mooninis, et nous nous rendîmes par le sud à la rivière à la Bataille pour examiner la limite est des townships 43 et 44, rang 19, ouest du 3e méridien initial, où l'on nous avait dit qu'il y avait des erreurs d'azimut et de chaînage. Comme le temps était nuageux, je ne pus faire une observation par l'azimut. Toutefois, je retraçai une partie de la 12e base immédiatement à l'est de l'angle nord-est du township 44, rang 19, et je constatai que comparée avec la base, la ligne en question n'était pas beaucoup inexacte quant à la direction; de plus, sur un espace de trois milles à partir de l'angle nord est du township 44, elle coïncide en direction avec une distance égale le long de la limite est du township 45, les deux pièces de ligne formant une ligne droite continue. Sur les premiers milles, il y a un certain nombre de pentes, dont quelques-unes très prononcées. C'est là que les erreurs ont été commises, on ne paraît pas avoir fait d'allocation pour les pentes; sur le terrain plat, le chaînage était assez correct. Je n'ai chaîné que la partie septentrionale de la limite est du township 43, car quoique l'on ait trouvé quelques erreurs dans les endroits où la ligne traverse les ravins, comme dans le cas du township 44, sur le terrain uni les distances étaient exactes. La terre était trop gelée pour nous permettre de déplacer les piquets et les buttes, quand même nous aurions constaté des erreurs importantes; en conséquence, je n'ai fait aucun changement.

Le 1er décembre nous arrivâmes à Battleford. La saison étant trop avancée pour pouvoir continuer nos travaux de campagne, je dus renoncer à terminer ceux qui m'avaient été assignés.

Comme il y avait beaucoup de neige et que le temps était orageux, je craignis de ne pouvoir me rendre en charrette à Mâchoire-d'Original, et après m'être consulté avec des gens qui connaissaient le pays, je décidai de remiser les charrettes et de prendre des traîneaux. Je sais qu'un article du Manuel nous défend de laisser nos équipements ailleurs qu'aux dépôts réguliers du gouvernement; mais dans ce cas, il m'a été impossible d'observer le règlement.

A cause du mauvais temps, nous n'avons pu partir de Battleford que le 5 décembre, et par suite d'un retard que nous avons eu à nous procurer de l'avoine à Saskatoon, et d'un autre qu'une tempête nous a fait subir dans les plaines, nous ne sommes arrivés à Mâchoire-d'Orignal que le 21. Là, je remis les chevaux et l'équipement à M. Riddell, ainsi que j'en avais reçu l'ordre, et le lendemain je congédiai mon détachement.

Arrivé à Winnipeg, je voulais remplir les instructions que vous m'aviez données de faire une observation astronomique pour déterminer l'azimut d'un côté du triangle raccordant l'observatoire au système de triangulation, employant pour cela un instrument altazimutal que me fournit M. Dennis. Je regrette beaucoup d'être obligé d'avouer que je n'ai pu faire cette observation à cause du froid extrême qui rendait l'instrument si réfractaire à la manipulation que, désespérant de faire un travail sûr, j'y renonçai, quoique mes instructions portassent que l'azimut en question était absolument nécessaire. J'ai pensé qu'il valait mieux ne pas essayer ce travail quand je n'étais pas raisonnablement certain d'obtenir un résultat exact. J'espère que cette raison du mauvais temps et celle que l'instrument et la méthode particulière prescrite pour trouver l'azimut étant choses nouvelles pour moi, seraient acceptées comme une atténuation de mon insuccès.

Au commencement de la campagne, nos chevaux ont terriblement souffert des brûlots, des maringouins et des mouches noires.

Je vais immédiatement me mettre à préparer les plans, etc., des différents arpentages de correction que j'ai faits, et je vous les transmettrai, avec mes comptes, le plus tôt possible.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN McAREE, A.F.

Monsieur E. DEVILLE,  
Arpenteur général,  
Ottawa.

## N° 6.

## RAPPORT DE A. DRISCOLL, A.F.

## INSPECTION ET CORRECTION D'ARPENTAGES.

OTTAWA, 28 décembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant de mes travaux de l'été.

Le 24 mai dernier, je partais d'Aylmer pour aller travailler, sous vos ordres, dans les Territoires du Nord-Ouest pendant l'été. Arrivé à Winnipeg quelques jours après j'engageai, suivant vos instructions, le nombre d'hommes nécessaire aux différents arpenteurs qui devaient travailler sous votre contrôle. Après votre arrivée, je conduisis les hommes avec l'équipement à Mâchoire-d'Original, où j'établis un camp. Le lendemain j'allai au ranche de M. Riddell, et j'en ramenai les chevaux du gouvernement qui avaient été confiés aux soins de ce monsieur pour l'hiver. Je distribuai ensuite les équipements aux hommes, qui devaient en prendre soin jusqu'à l'arrivée des arpenteurs sous lesquels ils devaient travailler pendant l'été.

A votre arrivée, je fus placé à la tête du détachement le plus nombreux, et j'allai à Calgary, où je reçus de M. Lineham mon équipement de chevaux et charrettes. Les ponies qu'on nous donna étaient tous très vieux ; il n'y en avait pas un au-dessous de vingt ans, d'après ce que j'ai pu juger ; néanmoins, malgré leur âge avancé, et bien qu'ils eussent passé dehors le dernier hiver si rigoureux, ils étaient tous en bonne condition ; et je dois ajouter que quoiqu'ils aient fait beaucoup de marches et de rudes travaux durant l'été, ils ont été cet automne remis à M. Lineham en assez bon état, à l'exception d'un vieux cheval que nous avons dû tuer à cause de son grand âge.

Me mettant à l'œuvre, je commençai par enlever les piquets et buttes qui marquaient les lots riverains au sud de la rivière à l'Arc, depuis et y compris le township 24, rang 2, ouest du 5e méridien initial, jusqu'à la réserve des Pieds-Noirs. Les hautes eaux m'empêchèrent d'aller avec mon équipement plus loin que la rivière Haute, et je dus continuer les travaux à pied, traversant la rivière dans nos canaux de toile à voiles, ce qui rendait notre ouvrage très lent et très difficile.

Pendant que j'étais au camp. Je remplaçai les piquets de bois par des piquets de fer, et je nettoyai les fosses sur la 6e base, dans les rangs 28 et 29 à l'ouest du 4e méridien initial.

Ensuite je retournai à Calgary, je traversai la rivière à l'Arc, et j'enlevai les piquets et buttes qui marquaient les lots riverains sur le côté nord de la rivière, depuis le township 24, rang 2, à l'ouest du 5e méridien initial, jusqu'à la réserve des Pieds-Noirs ; je traçai aussi la limite est des sections 19, 30 et 31, township 22, rang 29, ouest du 4e méridien initial, et je déterminai les intersections du 5e méridien initial avec la rivière à l'Arc dans ce township.

Quittant Calgary, je vous rencontrai, ainsi que j'en avais reçu instruction, à l'intersection du 5e méridien initial et de la 4e base. Cet endroit se trouve au sommet de l'une des buttes du Porc-épic, et pour y arriver je montai par la vallée de la fourche nord du creek à la Truite, qui est réellement magnifique. Quelques squatters se sont établis là et y possèdent plusieurs belles laiteries. Le creek, ainsi que son nom l'indique, abonde en truite, et le bois de construction ne manque pas. Le grand désavantage de cette localité, ce sont les gelées d'été, qui donnent à l'agriculture un résultat bien maigre ; heureusement, la laiterie donne aux colons un rapport plus abondant et plus certain que le grain et les légumes. La végétation est très riche, et l'eau pure abondante : la plupart des squatters ont à leur porte une source d'un puissant volume. C'est dans cette vallée que les colons de Fort-McLeod ont pris le bois de construction dont ils avaient besoin.

Après avoir vérifié l'exactitude de l'azimut du 5<sup>e</sup> méridien initial entre la 3<sup>e</sup> et la 4<sup>e</sup> base, vous vous êtes mis à la recherche de son intersection avec la 3<sup>e</sup> base ; à partir de là je vous aidai à établir le 5<sup>e</sup> méridien initial jusqu'à la 2<sup>e</sup> base, et à examiner le contrat n<sup>o</sup> 1 qui touche à ce méridien. Après cela, nous avons subdivisé une partie du township 3, rang 25, ouest du 4<sup>e</sup> méridien initial.

Ensuite, je conduisis mon détachement à Calgary, où je vous rencontrai de nouveau. Je vous accompagnai au creek du Chien, et je vous aidai à examiner les contrats 2 et 3 ; après vous êtes parti pour Calgary, et j'allai à la 8<sup>e</sup> ligne de correction, où je retraçai la limite sud du township 31, rang 28.

Cette partie du pays est une prairie onduleuse qui a été ravagée pendant plusieurs années par des incendies dont on voit encore la trace ; il n'y reste plus que de nombreux bouquets de petits trembles brûlés d'à peu près un pouce de diamètre et 6 pieds de haut, qui nous ont fourni de combustible et nous ont épargné un voyage, car le bois le plus rapproché se trouvait à une quinzaine de milles.

Me remettant en route pour Calgary, je redescendis la rivière à l'Arc et mesurai l'intersection du 5<sup>e</sup> méridien initial avec cette rivière dans le township 23. Toujours en descendant, j'examinai les limites est des townships 21, 22 et 23, rang 27 ouest du 4<sup>e</sup> méridien initial, et, trouvant l'erreur, j'enlevai les piquets et buttes, ce qui nécessita un nouveau tracé des limites sud du township 23, rangs 26 et 27, ainsi que des limites nord du township 22, rangs 26 et 27, tous à l'ouest du 4<sup>e</sup> méridien initial.

Nous avons fait ce dernier travail dans des conditions extrêmement désavantageuses, car il nous fallait faire onze milles pour avoir du bois et de l'eau.

Vers la fin de nos travaux, j'allai à Langdon, une station du chemin fer Canadien du Pacifique, où il existe un puits d'eau alcaline que les habitants de l'endroit mirent précisément à notre disposition pour nos chevaux ; ils nous fournirent aussi, pour nous-mêmes, de l'eau puisée dans la rivière à l'Arc.

De Langdon je me rendis à Calgary, où l'équipement fut mis au dépôt pour l'hiver et le détachement licencié ; je retins deux hommes pour l'examen de deux contrats au Manitoba. Cet examen terminé, je revins ici avec vous, et depuis je vous ai aidé à préparer les résultats de la campagne.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. DRISCOLL, fils, A. F.

## N° 7.

## RAPPORT DE ISAAC TRAYNOR, A. F.

## CORRECTION D'ARPENTAGES.

DUNDALK, ONT., 1er décembre 1887.

MONSIEUR,—Suivant vos instructions, je me suis rendu à Mâchoire-d'Original, et prenant charge du détachement et de l'équipement qui m'avaient été assignés, j'allai, par voie de Swift-Current, aux fourches des rivières du Daim-Rouge et de la Saskatchewan du sud, où je terminai quelques travaux dans le township 22, rang 1, ouest du 4e méridien, sur le côté est de la Saskatchewan. En traversant la rivière, à une courte distance au nord des fourches, je fus retardé pendant une semaine, attendant l'arrivée de mes chevaux et de mon équipement.

La rivière étant un torrent impétueux contre lequel notre canot de toile n'aurait pu lutter, nous avons été quelque peu retardés, et nous l'aurions été davantage si je n'avais pas trouvé, sur le bord de la rivière, une embarcation que je parvins à saisir et pour laquelle je confectionnai une paire de rames. Ainsi montés, nous avons pu traverser, et nous nous sommes mis à examiner et à enlever les buttes, etc., dans les townships 22 et 23, rangs 1 à 8, sur le côté nord de la rivière du Daim-Rouge. Nous avons ensuite traversé cette rivière et avons travaillé à l'est du 4e méridien initial. De là je suis allé à Medicine-Hat pour acheter des provisions; puis je me mis à tirer et chaîner un certain nombre de lignes dans les townships 21 et 22, rangs 7, 8 et 9. Je vous ai déjà fait un rapport au sujet de ce travail.

J'ai aussi examiné et enlevé des buttes sur les lots riverains des townships 21 et 22, rang 10, au sud de la rivière du Daim-Rouge. Après cela, je retournai à Medicine-Hat pour de nouvelles instructions. Les ayant reçues, je me rendis au rang 11, township 21, et je poursuivis mes travaux vers l'ouest—examinant, faisant des arpentages de correction et enlevant des buttes sur des lots riverains dans le township 26, rang 22, ouest du 4e méridien initial, où je terminai la campagne; puis je retournai à Calgary, où je mis mon équipement au dépôt.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ISAAC TRAYNOR, A. F.

Monsieur J. S. DENNIS,  
Inspecteur des arpentages,  
Ottawa.



## N° 8.

## RAPPORT DE THOMAS C. BROWNJOHN, A.F.

## CORRECTION D'ARPENTAGES.

CALGARY, ALBERTA, T.N.-O., 29 octobre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que, d'après vos instructions portant la date de Mâchoire-d'Orignal le 27 mai 1887, j'ai oblitéré les buttes de lots riverains sur les rives droite et gauche de la Saskatchewan du sud, dans les townships suivants à l'ouest du 3e méridien initial, savoir :—Township 19, rang 17; townships 20, 21, rang 17; townships 21, 22, rang 18; townships 22, 23, rang 19; township 23, rang 20; townships 23, 24, rang 21; townships 23, 24, rangs 22, 23, 24; township 23, rangs 25, 26, et je vous sou mets les notes et croquis ci-joints. Comme on me l'avait annoncé, j'ai trouvé la rivière Saskatchewan du sud extraordinairement haute pendant les mois de juin, juillet et une partie d'août; par conséquent elle était très rapide, et il y avait danger à la traverser avec le petit canot de toile qui nous avait été fourni. Les bords de la rivière sont, en très grande partie, accidentés, escarpés et raboteux. Il n'y a qu'un peu de bois sur un nombre relativement restreint de lots riverains, et très peu de ces derniers sont cultivables.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS BROWNJOHN, A.F.

Monsieur J. S. DENNIS, A.T.F.,  
Inspecteur des arpentages,  
Ottawa,

## N° 9.

## RAPPORT DE N. R. FREEMAN, A.F.

## CORRECTION D'ARPENTAGES.]

MILTON, COMTÉ DE QUEEN, 19 décembre 1887.

MONSIEUR,—Suivant les instructions de l'arpenteur général, qui m'avait donné ordre de me présenter à vous à Winnipeg, je quittai Ottawa le 3 juin. A mon arrivée dans la capitale du Manitoba, le 7, j'appris que vous en étiez parti la semaine précédente pour Calgary, où je vous télégraphiai. En réponse, je reçus l'ordre de me rendre de suite à Mâchoire-d'Orignal. Je fus retenu à Winnipeg jusqu'au matin du 9, attendant M. Armstrong, qui m'avait été donné comme adjoint. A mon arrivée à Mâchoire-d'Orignal le 10 juin, je trouvai les charrettes chargées pour une campagne de deux mois, et tout prêt à partir pour la Saskatchewan du sud, où j'avais été chargé d'enlever les buttes et piquets bornant les lots riverains depuis le rang 16 jusqu'au rang 8 inclusivement, à l'ouest du 3e méridien initial. Le 25 juin, nous arrivions à la Saskatchewan du sud, à la traverse du sentier de Battleford, et le 27 nous remontions la rivière jusqu'au rang 16, township 19, ouest du 2e méridien initial, et nous avons travaillé en descendant jusqu'au débarcadère. La rivière étant très haute, je ne crus pas prudent de me servir du canot de toile que vous m'aviez fourni; je fis donc traverser mon équipement par le bateau passeur, et j'enlevai tous les piquets et buttes mentionnés dans mes instructions, sur le côté nord de la rivière; je terminai ce travail le 20 août. Ensuite, je me rendis au débarcadère en suivant la route de Battleford, township 24, rang 16, ouest du 3e méridien initial. J'enlevai les bornes des lots riverains sur le côté sud de la rivière, puis j'allai à Swift-Current pour acheter des provisions. Là, mes chevaux se sont égarés ou ont été volés; et, après avoir employé tous les moyens possibles pour les retrouver, je dus télégraphier au Fort-McLeod. Après avoir reçu d'autres chevaux que vous m'avez envoyés, je quittai Swift-Current le 16 septembre, et j'arrivai à destination le 19. De suite je me mis à enlever les bornes des lots riverains au sud de la rivière, et je terminai ce travail le 14 octobre. Le déplacement des limites de ces lots, du rang 16 au rang 9, a été très difficile, car plusieurs coulées s'étendaient au loin et on avait élevé des buttes sur des collines en grande partie sablonneuses. Je constatai que, dans la plupart des cas, les subdiviseurs n'avaient pas fait de distinction, et avaient marqué les angles de section et de quart de section comme lots bornés par la rivière; dans ces cas j'ai marqué les sections avec des piquets de fer et les quarts de section avec des piquets de bois. Je constatai aussi que, entre la ligne extérieure des lots riverains, aucunes buttes de sections ou de quarts de section n'avaient été élevées, laissant sur le long de rivière un espace non arpenté. Ayant reçu instructions d'aller au lac Long pour faire une traverse dans le township 22, rang 23, je m'y rendis, fis la traverse en question, et arrivai à Mâchoire-d'Orignal le 4 novembre, ayant terminé mes travaux de la campagne de 1887.

Votre obéissant serviteur,

N. R. FREEMAN, A.F.

Monsieur J. S. DENNIS, A.T.F.,  
Inspecteur des arpentages,  
Ottawa.

## N° 10.

## RAPPORT DE J. A. KIRK, A.F.

## CORRECTION D'ARPENTAGES.

WINNIPEG, 6 décembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les arpentages de correction et autres qui m'ont été confiés durant la dernière saison.

Le 29 mai, je partis de Winnipeg pour Mâchoire-d'Original, où je reçus mes instructions et mon équipement. Ensuite, je me rendis à Medicine-Hat par le sentier, et suivant mes instructions, je travaillai sur la Saskatchewan du sud, oblitérant les lots riverains vers le nord jusqu'au township 17. Puis je retournai à Medicine-Hat et commençai la démolition des lots riverains en remontant la Saskatchewan du sud et la rivière à l'Arc jusqu'à la réserve des Pieds-Noirs, où je fis un arpentage de correction d'une partie de la ligne extérieure est du township 19, rang 19, ouest du 4e méridien.

Retourné à Medicine-Hat, je traversai l'équipement sur le côté sud de la rivière, et je fis dans la direction de l'ouest le même travail le long des rivières Saskatchewan du sud, du Ventre et du Vieux, jusqu'au rang 27, ouest du 4e méridien, faisant en route un nouvel arpentage de la troisième ligne de correction dans les rangs 16 et 17.

Rendu encore une fois à Medicine-Hat, je fis un arpentage du sentier, entre Medicine-Hat et Dunmore, terminant ainsi mes travaux de la campagne, qui comprenaient l'oblitération de lots riverains dans cinquante-trois townships, un arpentage de sentier et deux arpentages de correction. Au cours de cette campagne j'ai parcouru 2,500 milles en barouche. J'ai de temps à autre envoyé des rapports sur les détails des travaux.

Quelques mots sur les alentours de Medicine-Hat, que j'ai eu une excellente occasion de voir, ne seraient peut-être par hors de propos.

Ce pays est borné au nord par les buttes de la Pluie, au sud par les buttes du Tondre, et se trouve dans une vallée qui est balayée par les vents chauds du district de la rivière du Soleil, Montana, et les vents chinooks des passes de montagnes qui limitent l'hiver à quelques semaines de janvier et février et qui font que, là comme dans le district de McLeod, il n'est pas nécessaire de tenir le bétail à l'étable et de le nourrir.

Les semailles se font au mois de mars, et les gelées d'été qui font tant de mal aux récoltes y sont à peu près inconnues.

M. Sutherland, l'agent d'immigration à Medicine-Hat, m'informe que dans un rayon de trente milles il y a 120 colons qui élèvent des bêtes à cornes et des moutons et font de l'agriculture mixte.

C'est dans cette vallée que le bison hivernait il y a bien des années. Le sol était alternativement foulé par des troupeaux innombrables et calciné par le soleil jusqu'à devenir aussi dur que le ciment et presque imperméable à la pluie. Plus tard, le pays a été ravagé par des incendies qui d'abord étaient extraordinairement désastreux à cause de la chaleur qui se dégageait du bois de prairie brûlant lentement (et il y en avait d'immenses quantités) et détruisant non seulement l'herbe, mais encore les racines. Nul doute que ces circonstances défavorables aient produit sur le climat un effet tout opposé à celui que produisent le défrichement et la culture du sol.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. A. KIRK, A.F.

Monsieur J. S. DENNIS,  
Inspecteur des arpentages,  
Ottawa.

## N° 11.

## RAPPORT DE WM. OGILVIE.

## EXPLORATION DU DISTRICT DE LA RIVIÈRE YUKON.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les opérations de mes explorations du district de la rivière Yukon.

Suivant vos instructions du 16 avril 1887, je partis d'Ottawa le 20 du même mois, et j'arrivai à Victoria, C.B., le 2 mai. De suite je fis les préparatifs nécessaires pour me rendre sur le théâtre des opérations que j'avais à faire, et j'engageai six hommes —trois pour m'aider dans mes travaux et trois pour transporter les provisions.

Nous partîmes de Victoria dans l'après-midi du 12 mai, à bord du steamer *Ancon* de la Compagnie du Pacifique, qui était si lourdement chargé que j'eus grande peine à décider son commandant de nous embarquer.

Notre voyage fut très lent. Nous n'arrivâmes à Juneau City, Alaska, que dans la nuit du 19, et le lendemain, au lieu de prendre la direction de Chilkoot, comme nous avions compris qu'il le ferait, le steamer se rendit à Sitka, où nous restâmes une journée. Partie d'un autre jour fut passée à Kilisnoo, en sorte que nous n'arrivâmes à Chilkoot que le 24 mai.

Ici, je me préparai à commencer mes travaux, mais le mauvais temps nous fit perdre trois jours, au bout desquels je commençai l'arpentage à partir de Pyramid-Island, dans l'anse de Chilkoot, point déterminé par la commission hydrographique des États-Unis.

De là je continuai l'exploration à travers l'anse, puis en montant, puis celle de l'anse Taiya et de la vallée de la rivière Taiya, jusqu'à la passe Chilkoot ou Taiya par la chaîne côtière des montagnes.

J'envoyai un de mes adjoints, le capitaine Moore, explorer une passe pas bien loin au sud de la passe Chilkoot. Cette route quitte l'anse Taiya à deux milles de son entrée et suit en montant la rivière Skaghtway jusqu'à sa source, puis descend la vallée d'un cours d'eau qui se décharge dans le lac Tahko.

Le capitaine Moore fait rapport que cette passe est beaucoup plus basse que celle de Chilkoot, et il pense qu'elle n'est pas plus élevée, au point de partage, que le lac Lindeman. Elle est boisée d'un bout à l'autre, et il estime que la distance entre la mer et le point de partage est de dix-huit milles, et entre le point de partage et le lac Tahko de vingt-deux à vingt-quatre milles. M. Moore est très au fait des sentiers des montagnes; il a confectionné celui du gouvernement dans le district de Cassiar, Colombie-Britannique. Il croit qu'un sentier pourrait être établi par cette passe beaucoup plus facilement que celui du district de Cassiar, et un chemin de voiture plus aisément que celui qui a été construit à travers le canyon de la rivière Fraser.

Cette passe n'a pas encore été nommée, et je crois que les hommes que j'y ai envoyés sont les premiers blancs qui aient passé par là. Aussi, je me suis permis de l'appeler "Passe White," d'après l'honorable ministre de l'intérieur, et j'espère que ce nom lui restera.

Dix-sept mineurs sont passés dans l'intérieur par la passe Chilkoot pendant que j'étais dans les alentours.

Les Sauvages Chilkoots réclament le privilège exclusif du transport des marchandises par la passe Chilkoot, et ils demandaient \$20 par 100 lbs. pour transporter mes effets depuis la marée jusqu'à la source de la rivière Lewis. Je m'arrangeai avec eux pour leur faire transporter mon équipement et mes provisions jusqu'au point de partage de la passe moyennant \$10 par 100 lbs. Ensuite je m'entendis avec mon détachement, aidé de quelques Sauvages de l'intérieur, pour continuer le transport jusqu'aux lacs, à raison de \$3 par 100 lbs.,—soit \$7 de moins par 100 lbs. que le prix demandé par les Chilkoots.

Pour aider à transporter les approvisionnements, etc., j'ai acheté quelques traîneaux sur la rivière Taiya. Heureusement pour le succès de cette expédition le steamer des Etats-Unis "*Pintra*" était mouillé à la tête de l'inlet lorsque j'y arrivai, et son commandant, le capitaine Newell, me témoigna toute sorte de bonté et de considération, et fit tout en son pouvoir pour aplanir toute difficulté avec les Sauvages. Il vit plusieurs fois "*Clenat*," le chef des transports, et lui dit que bien qu'il n'eût pas le pouvoir de fixer ses prix de transport, il le croyait trop exigeant et que le résultat serait la perte de son commerce de transport, parce qu'il forcerait les blancs à chercher quelque autre route pour gagner l'intérieur.

Il lui fit comprendre aussi qu'il ne devait nullement empêcher les blancs de faire leur propre transport, comme on avait rapporté qu'il l'avait fait, ni molester aucun de ceux qu'ils pourraient employer pour ce service, et il lui assura que j'avais un permis de Washington de passer en sûreté à travers le pays, et qu'il verrait à mon passage.

Le capitaine Newell me promit que son navire resterait à la tête de l'inlet jusqu'à ce qu'il eût appris que les Sauvages avaient rempli d'une manière satisfaisante leurs conventions et qu'ils fussent revenus à l'inlet.

Le 8 juin, mes approvisionnements et mon équipement étaient tous portés sur le sommet de la Passe Chilkoot ; le temps devint bien orageux et les Sauvages ne voulurent pas travailler pendant quelques jours, et le 27 juin arriva avant que tout fut descendu au premier lac.

J'essayai de faire le transport avec mon propre détachement, et je parvins à descendre une bonne partie de mes approvisionnements, mais la neige molle et mouillée fatigua bientôt les hommes ; à un moment il n'y eut que deux hommes et moi qui pouvions faire quoi que ce soit. Je travaillai aussi fort qu'aucun d'eux, mais j'étais pourvu de meilleures chaussures.

J'éprouvai beaucoup de difficulté à faire l'arpentage à travers les montagnes, mais je suis heureux de dire que je l'ai accompli avec succès. J'ai dû cependant me servir de très longues visées, dont l'une avait six milles de long. Dans ces cas j'employais une longue base pour mes mesurages au micromètre, (dans le cas cité elle était de 188 chaînons), et il est agréable de constater que la longueur déduite de la longue base ne différait que bien légèrement de celle donnée par la base de 20 chaînons.

Je trouve que les distances, les altitudes et les descriptions de la passe Chilkoot, telles que données par Schwatka sont considérablement erronées, et les dangers qu'il décrit passablement imaginaires ; les plus grands désagréments que nous ayons éprouvés pendant notre voyage ont été la pluie et la neige, qui sont tombées presque continuellement pendant que nous y étions.

En partant du sommet de la passe Chilkoot nous descendons environ un tiers de mille jusqu'au lac Crater, la chute sur cette longueur étant de 367 pieds d'après le baromètre. A quatre milles et demi du sommet, on arrive au lac de la Montagne, qui a environ un mille et demi de long, la chute sur cette distance étant d'environ 575 pieds. A cet endroit on voit les premiers arbres sur la côte nord-est du sommet, mais ils n'ont aucune importance, parce qu'ils sont petits et rabougris. A cent verges du lac de la Montagne on arrive au lac Canyon. Ce lac a environ un mille de long, et il en sort un cours d'eau assez considérable qui coule sur une certaine distance dans un étroit canyon avec une chute très rapide et se déverse dans le lac Lindeman.

Au pied du lac Canyon nous entrâmes dans ce qu'on pourrait appeler un bois. Les arbres sont petits mais nombreux, et consistent principalement en épinette, pin résineux et baumier. Ils n'ont cependant pas grande utilité, sinon comme bois de chauffage.

A vingt-trois milles et demi de l'eau salée nous atteignîmes le lac Lindeman. Les distances entre ce point et la tête de la navigation en canot, telle que je l'ai déterminée, sont comme suit, exprimées en milles et décimales de mille :

[PARTIE II.]

65

| Depuis la tête de l'inlet jusqu'à—      | MILLES. |
|---|---------|
| La tête de la navigation en canot.....  | 6·00    |
| Aux Fourches de la rivière Taiya.....   | 8·30    |
| Au sommet de la Passe.....              | 15·10   |
| Au débarcadère sur le lac Lindeman..... | 23·75   |

A partir du sommet jusqu'au lac Lindeman, il y a une chute calculée approximativement d'après mes observations barométriques de 1,237 pieds.

J'annexe les hauteurs du baromètre depuis l'eau salée jusqu'au sommet de la passe Chilkoot, et celles de trois jours au sommet. Il ne se fait aucune observation simultanée à la côte, ce qui laisse dans l'incertitude l'altitude correcte, autant qu'on peut la déterminer par la hauteur du baromètre; mais en faisant mes arpentages à partir de la tête de la navigation en canot sur la rivière Taiya, j'ai noté les angles d'élévation de chaque station jusqu'au sommet, et les angles de dépression depuis la station du sommet jusqu'au lac Bennet, de sorte que d'après ces angles, je puis déterminer de très près l'altitude du sommet. Je n'ai pas encore eu le temps de faire ces calculs, mais je les ferai aussitôt que j'aurai pris mes quartiers d'hiver.

Le 12 juillet, j'avais fini tous mes préparatifs pour descendre la rivière, et je commençai l'arpentage proprement dit à partir du point sus-mentionné sur le lac Lindeman. Ce lac a environ cinq milles de long, dont quatre environ sur la ligne des voyageurs qui gagnent l'intérieur.

À vingt-huit milles et demi de l'eau salée, nous arrivons à la tête du lac Bennet de Schwatka. Entre ce lac et le lac Lindeman, il y a un portage de trois quarts de mille de long, la rivière étant impétueuse, étroite et croche.

L'extrémité inférieure du lac Bennet est bordée de hautes montagnes, et il y a un peu de bois à la tête du lac, puis très peu ou pas du tout, excepté dans les ravins, jusqu'à ce qu'on arrive vers le milieu de sa longueur, où le lac s'élargit jusqu'à environ une largeur double de celle de l'extrémité supérieure. Ici nous trouvons des plaines, des vallées; dans ces dernières, nous avons remarqué un grand nombre de grosses épinettes, mais elles sont couvertes à partir de terre, de grosses branches qui les rendent presque impropres au service.

À environ dix-huit milles en bas du lac Bennet, nous arrivons à l'embouchure d'un grand bras du lac. Il s'étend dans une direction sud-ouest; et les Sauvages disent qu'il commence à environ quinze milles dans le glacier, où la branche ouest de la rivière Taiya prend sa source. À sa jonction, ce bras du lac a environ un mille de large, et aussi loin qu'on a pu l'examiner en amont (environ huit milles) il est bordé de hautes montagnes. Schwatka sur sa carte appelle ce bras la "rivière Wheaton." Il n'y a que peu ou pas de bois d'une valeur quelconque à la partie inférieure du lac Bennet, il y a un grand plateau sablonneux que les mineurs appellent "Cariboo Crossing."

À peu de distance en aval du lac Bennet nous entrons dans le lac Nares, ainsi appelé par Schwatka. Ce lac est peu profond, avec rives plates et vaseuses sur le côté ouest, et couvertes de petit bois et de broussailles. Sur le côté est, la rive est plus haute et le bois de meilleure qualité; mais il n'y en pas d'une valeur commerciale, même si l'on pouvait le sortir à bon marché.

Passant par le lac Nares et le lac Bow de Schwatka, ce dernier étant réellement une partie du lac Tahko, nous arrivâmes à l'embouchure du bras "venteux" du lac Tahko, que les Sauvages appellent, je crois, Takone.

À soixante et quatorze milles et demi de l'eau salée, nous atteignons la partie inférieure du lac Tahko, et nous arrivons à ce qu'on peut appeler la rivière proprement dite. Ici elle a le volume et le caractère d'une rivière, ayant environ 200 verges de large et de 6 à 12 pieds de profondeur. La contrée qui borde la rivière est basse.

À 79½ milles nous arrivons au lac Marsh de Schwatka, et au lac des Mines. Le bord immédiat sur le côté ouest de ce lac est plat et marécageux, avec un peu de petit bois, et l'eau près de la rive est peu profonde. La rive est paraît être meilleure, les collines s'élèvent de suite et s'inclinent légèrement vers les montagnes. Sur le côté ouest il faut souvent parcourir plusieurs milles à partir du lac avant de trouver une colline d'une certaine hauteur.

Nous reprenons la rivière à 99 milles de l'eau salée. La contrée le long des rives est montagneuse et quelques fois rocheuse et couverte de petit bois, consistant principalement en épinette, peuplier, pin résineux et bouleau, mais très peu de ces arbres ne peuvent servir à autre chose qu'au chauffage.

La rivière a 150 à 200 verges de large, avec un courant d'environ quatre milles à l'heure ; elle est généralement très tortueuse.

A 125 milles de l'eau salée, on atteint le canyon. A ce point la rivière coule à travers une fissure dans une barrière de roc basaltique qui coupe son cours.

Le canyon proprement dit a cinq huitièmes de mille de long et environ 100 pieds de large, avec berges perpendiculaires de 60 à 80 pieds de haut. Le courant dans ce canyon est très rapide et l'eau agitée, et avec un bateau assez grand le seul risque qu'on courrait en le franchissant serait le contact avec les berges, et dans ce cas il arriverait certainement un accident. Le passage de ce canyon s'opère en trois ou quatre minutes. Vers le milieu de ce canyon il y a un bassin d'environ un huitième de mille de long sur une largeur égale.

En aval de ce canyon la rivière reprend son aspect ordinaire, les rives sont basses avec plateaux de sable et de gravois. La rivière est peu profonde et rapide, avec quelques cailloux épars qui ne paraissent pas au-dessus de l'eau, mais qui sont trop hauts pour permettre aux bateaux de passer par dessus avec sûreté.

Le canyon et ses rapides ont ensemble une longueur de deux milles et trois quarts. Le dernier rapide, qui a trois huitièmes de mille de long, est très dangereux, et nous avons dû faire le portage de tous les effets et laisser descendre notre bateau au moyen de cordes retenues sur le rivage. Les mineurs appellent ce rapide "White Horse," parce que toute l'eau est blanche d'écume. Plusieurs personnes ont franchi ce rapide sur des radeaux et une ou deux personnes en bateaux, mais peu d'entre elles voudraient répéter cette descente.

La chute totale depuis la tête du canyon jusqu'au pied du rapide "White Horse" est de trente-deux pieds (déduits d'après les angles d'élévation de chaque station qui précède ou qui suit).

Au 142 $\frac{1}{2}$  milles depuis la tête de l'Inlet, la rivière Tahkheena se jette dans la Lewis en venant du sud-ouest ; au confluent elle paraît presque aussi large que la Lewis.

L'eau de la Tahkheena est très vaseuse et elle change la couleur de l'eau de la Lewis jusqu'à une certaine distance en aval de leur confluent.

Le regard, en se portant de l'embouchure de la rivière sur la vallée de la Tahkheena, aperçoit plusieurs montagnes couvertes de neige ; mais dans le voisinage immédiat de la rivière principale les collines et hauteurs environnantes sont principalement de sable et de gravois, couvertes de petits trembles et d'épinettes.

Le cent cinquante-cinquième mille et demi nous amène au lac Leberge, qui a 31 $\frac{1}{2}$  milles de long et varie de deux à quatre milles et demi de largeur.

Le caractère général de la vallée de la rivière, entre le canyon et le lac Leberge, est montagneux ; les collines les plus rapprochées de la rivière se composent surtout de sable et de gravier, avec des rochers et des montagnes dans le lointain.

La rive du lac Leberge est généralement rocheuse et abrupte, et dans bien des cas l'on pourrait dire montagneuse. Les collines du côté ouest sont plus basses et sont mieux boisées, les roches étant d'une nature plus schisteuse.

Le confluent de la rivière Newberry (Hoot-Alinqua de rivière) qui coule du sud-est, avec la Lewis, se trouve à 219 $\frac{1}{2}$  milles de la marée.

Depuis le pied du lac Leberge jusqu'à cet endroit la Lewis est étroite et le courant rapide, et dans bien des endroits elle ressemble à des rapides ; la vallée est étroite avec de hautes collines rocheuses de chaque côté.

L'eau de la Newberry est d'un brun foncé, tandis que celle de la Lewis est bleue ; sur un demi-mille en aval du confluent les deux tiers de l'eau de ces deux rivières réunies est brune, et à un mille elle est toute brune et peut difficilement se distinguer de l'eau de la Newberry.

A trente-quatre milles en aval de l'embouchure de la Newberry et à 253 $\frac{1}{2}$  milles de l'eau salée, la rivière du Gros-Saumon (*Big Salmon*) se jette dans la Lewis

en venant de l'est. Cette rivière a environ 100 verges de large, et est peu profonde à son embouchure, sa largeur ne semble pas indiquer une très grande longueur. En regardant vers le haut de la rivière du Gros Saumon, on voit au loin plusieurs pics de montagnes couverts de neige, dont la présence à cette époque de l'année est une preuve d'altitude considérable.

La rivière du Petit-Saumon (*Little Salmon*) se jette dans la Lewis, en venant du nord-est, à 36 $\frac{1}{2}$  milles en aval de l'embouchure de la rivière du Gros-Saumon ; elle a environ 60 verges de large à son embouchure et l'eau est peu profonde avec très peu de courant.

A 350 $\frac{1}{2}$  milles de la tête de l'Inlet, on passe des rapides. Ces rapides ont été nommés par les premiers mineurs sur cette rivière les Cinq-Doigts (*Five Fingers*), parce que cinq gros rochers émergent du milieu du chenal et causent ces rapides.

La rivière à cet endroit s'est percé un passage à travers une barrière de gros roc conglomérat, qui paraît être d'un âge géologique très récent. On voit aussi cette formation le long de la rivière sur une certaine distance en aval et en amont de la rivière. A environ 6 milles en amont du rapide j'ai trouvé sur le bord de la rivière un filon de houille mêlé à une roche calcaire molle qui portent de nombreuses empreintes de plantes.

A environ six milles en aval des rapides Rink, on arrive à ce que Schwatka appelle les Petits Rapides. A cet endroitaffleure un schiste mou avec traces de lignite.

Ni les rapides Rink, ni les Petits-Rapides en dernier lieu mentionnés n'offriraient d'obstacles sérieux à la navigation des bateaux à vapeur ; ils pourraient causer un peu de retard pendant les hautes eaux, et à cette époque les bateaux de peu de force seraient peut être obligés de se servir d'une corde pour les remonter.

La rivière Pelly, qui se jette dans la Lewis à Fort-Selkirk, à 410 milles de l'Inlet, a été atteinte dans la matinée du 13 août, et à cet endroit j'ai rencontré le Dr Dawson, de la commission géologique, qui était arrivé depuis le 11.

Le volume de la rivière Pelly à son embouchure est apparemment moindre que celui de la Lewis et elle n'a qu'environ 200 verges de large, tandis que la Lewis a de 400 à 600 verges de large à leur confluent.

#### OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Sur toute la longueur de la rivière Lewis on a trouvé que très peu de bois qui pourrait servir à la construction de bateaux ; sur quelques-unes des îles en aval de l'embouchure de la Newberry on pensait avoir quelques arbres d'assez bonne dimension ; on en a vu qui avaient de 12 à 18 pouces de diamètre, mais je n'en ai vu aucun excédant 2 pieds ; ils sont très hauts et droits.

#### MINES ET OPÉRATIONS MINIÈRES.

Je crois qu'on trouvera des veines de quartz précieuses dans le haut des rivières, mais jusqu'à présent on n'en a pas fait une recherche approfondie. Un prospecteur a trouvé dans un des lacs supérieurs, du quartz qu'il a fait essayer à San-Francisco, et qui a donné \$8.88 d'or par tonne et 92 cents d'argent.

On trouve de l'or presque partout sur les battures et les bords de la Lewis en aval de l'embouchure de la Newberry. Un mineur qui avait fait des recherches sur le cours d'eau en dernier lieu mentionné m'a dit avoir trouvé de nombreux placers qui rapporteraient \$10 par jour, mais on ne considère pas cette somme rémunérative dans ce pays, à cause de la brièveté de la saison et des frais qu'il faut faire pour s'y rendre et en revenir.

Sur la rivière Lewis on a fait des travaux qui rapporteraient plus de \$80 par jour avec l'outillage nécessaire, mais les mineurs se hâtent de se rendre plus bas sur la rivière pour trouver des endroits plus riches, ou de l'or plus grossier, comme ils disent.

A Forty-Mile Creek, ainsi appelé parce qu'il se trouve à quarante milles en aval de Fort Reliance, on a trouvé de l'or brut. Quelques mineurs ont été très heureux à cet endroit, un individu que j'ai rencontré a retiré une valeur de \$1,100 d'or en onze



---

jours, et un autre \$300 en une journée et demie, mais un grand nombre n'en n'ont pas trouvé assez pour payer leurs dépenses.

Quelques mineurs que j'ai rencontrés à Cassiar-Bar, (à 27½ milles en aval de l'embouchure de la Newberry) ont retiré environ \$6,000 d'or de cette batture l'an dernier en trente jours ; ils disent qu'il a donné \$30 par jour par homme, ce qui est un très fort rapport pour le lavage de tuf et de roc.

Je n'ai aucun doute qu'on trouvera un grand nombre de ces battures dans les rivières Newberry et Lewis, mais actuellement le Forty-Mile Creek a la vogue, et très peu de mineurs restent dans le haut de la rivière.

Il y a cette année environ trois cents mineurs dans le pays, dont environ deux cent cinquante travaillent au Forty-Mile Creek.

Un vieux mineur expérimenté que j'ai rencontré, m'a dit n'avoir jamais vu de pays dans lequel les indications promettaient plus, et qu'il était convaincu qu'on ferait de " très riches trouvailles " dans nos territoires.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. OGILVIE, A. T. F.

A l'arpenteur général,  
Département de l'Intérieur,  
Ottawa.

## OBSERVATIONS barométriques faites au cours de l'exploration de la rivière et de la passe Taiay, campagne de 1887.

| Temps.    |             | Localité.   | Lectures du baromètre. | Lectures du thermomètre. | Observations.         |
|-----------|-------------|---|------------------------|--------------------------|-----------------------|
| Jour.     | Hrs. Ms.    |   |                        |                          |                       |
| 5 juin..  | Midi .....  | A une petite distance au-dessus de l'eau salée, ou marée haute, et environ 15 pds. au-dessus de la marée basse..... | 29·974                 | 72                       | Temps clair et chaud. |
| 5 do ...  | 7.20 p.m..  | do do .....   | 29·725                 | 56                       |                       |
| 6 do ...  | 7.20 a.m..  | do do .....   | 29·948                 | 62                       |                       |
| 6 do ...  | 9.30 p.m..  | Tête de la navigation en canot, riv. Taiay...   | 29·863                 | 53                       |                       |
| 7 do ...  | 7.00 a.m..  | do do .....   | 29·782                 | 48                       |                       |
| 7 do ...  | 8.00 a.m..  | do do .....   | 29·803                 | 60                       |                       |
| 9 do ...  | 6.30 a.m..  | Dans la vallée du canyon. ....  | 29·220                 | 56                       |                       |
| 9 do ...  | 10.00 p.m.. | Camp des moutons.....   | 28·791                 | 49                       |                       |
| 10 do ... | 6.00 a.m..  | do do .....   | 28·848                 | 50                       |                       |
| 10 do ... | 6.00 p.m..  | do do .....   | 28·860                 | 57                       |                       |
| 10 do ... | 8.45 p.m..  | Près de la coupe de bois, dans la passe Taiay   | 28·599                 | 51                       |                       |
| 11 do ... | 7.00 a.m..  | do do .....   | 28·625                 | 49                       |                       |
| 11 do ... | 8.00 a.m..  | A la maison de pierre .....   | 28·399                 | 54·5                     |                       |
| 11 do ... | 8.50 a.m..  | Entrée du canyon supérieur .....  | 27·578                 | 48                       |                       |
| 11 do ... | 10.15 a.m.. | Sommet de la passe.....   | 26·330                 | 46·5                     |                       |
| 11 do ... | 7.35 p.m..  | do .....  | 26·277                 | 41                       |                       |
| 12 do ... | 8.00 a.m..  | do .....  | 26·264                 | 40                       | Vent.                 |
| 12 do ... | 2.00 p.m..  | do .....  | 26·247                 | 46                       | do                    |
| 13 do ... | Midi .....  | do .....  | 26·129                 | 28·5                     | Vent et pluie.        |

WM. OGILVIE,

*Arpenteur des terres fédérales.*

## No 12.

## RAPPORT DE J. I. DUFRESNE.

## EXPLORATION DU LAC WINNIPEGOOSIS ET DES RIVIÈRES DU CYGNE ET DU DAIM-ROUGE.

Monsieur,—Conformément aux instructions reçues le 20 mai, je quittai Montmagny le lendemain et passai le 23 à Ottawa pour me munir d'un micromètre, etc. A votre recommandation je m'arrêtai à Toronto, pour voir à certains instruments que M. Foster devait fournir, et j'arrivai à Winnipeg, le samedi, 28 mai, et à Westbourne le 31 mai.

Mes canots n'étant pas encore arrivés, j'eus amplement le temps de préparer une table pour réduire en chaînes les indications du micromètre. J'ai aussi profité de ce retard pour aller choisir des canotiers à Saint-Laurent.

Les canots ne sont arrivés à Westbourne que dans l'après-midi du 16 juin.

Le lendemain matin de bonne heure nous partîmes, descendant à l'aviron le courant de la rivière à la Vase Blanche, et nous arrivâmes au Portage Meadow dans la nuit du 30 juin.

Nous avons eu six jours de très gros vent, pendant lesquels nous n'avons pu voyager. Le Portage Meadow a un peu plus de deux milles de long, et le sol est marécageux sur presque toute la longueur. Nous avons été très heureux d'y trouver deux bœufs avec des charrettes, appartenant à M. E. Hartmann, commerçant, au moyen desquels le portage s'est effectué avec beaucoup moins de temps et de travail que par le transport à dos, et à très peu de frais.

Le samedi, 2 juillet, je commençai mes travaux (le relevé du lac Winnipegosis). La station n° 1 fut établie à un point situé à quelques chaînes au nord du débarcatère du Portage, et fut indiquée par un poteau de chêne de bonnes dimensions et un arbre de relèvement.

De la station n° 1 à la station n° 29, c'est-à-dire vers les deux tiers est de la limite sud du lac Winnipegosis, l'eau est très peu profonde près de la rive; les rives du lac sont formées d'assises de pierre calcaire recouvertes par places de cailloux.

Le bois (tremble, bouleau et chêne) le long de cette partie du lac a été tout détruit par le feu.

La grève ouverte et sèche dans la plupart des endroits n'a que quelques chaînons de large; ce caractère particulier nous a forcés d'avoir recours à un bon nombre de petites courses en arpentant autour des pointes de terres. Comme les deux canots étaient pesamment chargés, nous avons dû prendre de grandes précautions pour atterrir, le lac étant si peu profond que nous avons généralement plusieurs chaînes à marcher pour atteindre le rivage.

Le 6 juillet nous arrivâmes aux Sources Salées, qui fournissaient du sel à l'établissement de la Rivière-Rouge jusqu'à ce que les facilités de transport eussent apporté cet article nécessaire d'autres endroits en dehors de la province. Ces sources sont à environ 15 chaînes du bord du lac, et jaillissent dans une petite clairière dans le bois. Nous y avons trouvé les ruines de deux ou trois maisons en troncs d'arbres, et quelques grands chaudrons de fer qui servaient probablement à faire bouillir l'eau pour en extraire le sel.

Le bois sur quelques milles au nord des sources salées est presque à moitié détruit par le feu, et se compose de tremble, d'orme, d'épinette en bosquets, et quelques chênes.

Ici comme auparavant le rivage du lac n'a qu'une fraction de chaîne de large depuis le bord de l'eau jusqu'au bois. Le lac près de la côte est creux par places et dans d'autres peu profond, avec fond de pierre calcaire.

Sur le rivage nous trouvons de nombreux cailloux, et du sable à certains endroits; on rencontre souvent des marais sur les bords du lac.

Entre cette localité et l'extrémité nord de la pointe du Daim-Rouge, on trouve du bon bois, du tremble, de l'épinette et quelques ormes.

Le lac est généralement plus profond le long du rivage qu'il était avant cet endroit, mais la plage offre la même formation et le même aspect, excepté cependant, que sur la première moitié du chemin il y a un bon nombre de terres à foin. La rive du lac sur le côté ouest de la pointe du Daim-Rouge est très sinueuse, il y a de nombreuses baies, dont quelques-unes ont plusieurs milles d'étendue.

La distance entre l'extrémité nord de l'île Coleman et la terre ferme n'est que de douze chaînes, et elle est séparée de la pointe du Daim-Rouge par un large marais. A première vue, j'ai pris l'île elle-même pour la terre ferme, et j'ai en conséquence commencé à en arpenter le côté ouest. Lorsque je fus rendu vers mi-chemin au sud, ne voyant aucune île plus grande tel qu'indiqué sur la carte, il m'est venu à l'idée que je me trouvais sur l'île elle-même, mais je décidai d'en continuer l'arpentage, parce que je doutais fort qu'il me fût possible de trouver mon chemin sur le côté est de l'île.

Cela me donna l'occasion de m'assurer du degré d'exactitude d'un arpentage qui ne se reposait que sur le micromètre pour mesurer les distances, et le résultat a été très satisfaisant. Sur tout le côté ouest de la pointe du Daim-Rouge, et sur les nombreuses îles adjacentes, le bois est dense et de bonne dimension, variant de 5 à 20 pouces. Le bois se compose de tremble avec une bonne proportion d'épinette. La croissance de la forêt est surprenante si l'on tient compte qu'il n'y a pas plus de cinq ou six pouces de sol sur la pierre calcaire, comme j'ai pu souvent m'en assurer par les arbres déracinés par le vent.

Nous atteignîmes le sud-ouest de la pointe du Daim-Rouge le 18 juillet. De là jusqu'à quelques milles au sud du ruisseau du Pin, le bois est presque à moitié détruit par le feu et il est en général de petite dimension.

Sur la première moitié de la distance le lac est peu profond près du rivage, et l'on rencontre beaucoup de terres à foin. La plage est de la même formation qu'ailleurs, variant de sol marneux au sable, pierre calcaire et cailloux.

Ici (au ruisseau du Pin) le sol est de bonne qualité, et tous les légumes ordinaires y poussent facilement. Environ trente familles de Sauvages forment tout l'établissement du ruisseau du Pin et de la baie des Canards.

Le bois est petit (de 3 à 13 pouces) et le tremble prédomine, bien qu'on trouve de l'épinette et du bouleau de bonne qualité.

A sept milles environ au nord de la baie des Canards nous trouvons encore la forêt détruite et présentant une scène de désolation jusqu'à la pointe du Diable. Les arbres qui restent debout, tremble et épinette, sont presque partout tués par le feu. Le bois sur l'île aux Bouleaux paraît avoir été plus d'à moitié détruit par le feu.

Le rivage du lac ne se trouvant que de quelques chaînons de la lisière des bois, présente le même aspect général qu'avant. La pierre calcaire et le sable forment presque partout la grève et le fond du lac près du rivage. Nous arrivâmes à la pointe du Diable le 2 août.

Entre cette pointe et la baie du Pélican, il y a de très bon bois, principalement du tremble et de l'épinette blanche et rouge.

Le rivage est très irrégulier et présente une scène presque féerique à chaque instant. Tout autour de la baie du Pélican on trouve du bois de bonne dimension, tel que tremble et épinette. Les contours de cette baie sont très accidentés, de fait il y a réellement trois baies réunies par des détroits (*narrows*).

La plus méridionale de ces trois baies est très peu profonde et marécageuse, ce qui en a rendu l'arpentage très difficile.

De longues herbes et la difficulté d'aborder, grâce au peu de profondeur de l'eau et au sol marécageux, sont des causes constantes de retard. On trouve dans la baie plusieurs îles bien boisées. Poussant au nord sur le côté ouest de la baie nous arrivons à ce qu'on appelait autrefois "Channel Island," mais c'est maintenant une péninsule densément boisée d'épinette de bonne dimension. Des personnes dignes de

foi m'ont dit que ce changement s'était produit depuis dix ou quinze ans. L'ancienne île est maintenant réunie à la terre ferme par une prairie d'un quart de mille de large sur un mille de long, et qui est de plusieurs pieds plus haut que le niveau du lac. Depuis ce point jusqu'à la baie Dawson et le long du côté est de cette baie, le bois abonde, surtout le tremble et l'épinette de bonne dimension.

Il n'y a pas de terres à foin, et l'eau est généralement profonde le long du rivage, qui est formé de pierre calcaire recouverte de cailloux.

Ici pour la première fois de l'été nous avons pu jouir de la vue d'une montagne, l'horizon au sud-ouest étant fermé par les contours des montagnes du Porc-épic.

Nous arrivâmes à la rivière à la Batture le 23 août. Cette rivière est le seul débouché du lac du Cygne dans le lac Winnipegosis, et elle est bien nommée, parce qu'elle est très peu profonde et remplie de rapides.

Elle a un peu plus de neuf milles de long et de 3 à 5 chaînes de large, en moyenne générale 4 chaînes. Les vents du lac ont une grande influence sur cette rivière; si le vent est nord, le courant est beaucoup moins fort et l'eau plus profonde à mesure que nous approchons de la baie Dawson; si le vent est sud, c'est tout le contraire.

Les bois de chaque côté sont épais et se composent principalement de tremble. Dans l'après-midi du 25 août je commençai l'arpentage du lac du Cygne de manière à raccorder l'arpentage de la rivière du Cygne avec mes travaux précédents.

Le lac a près de 80 milles de circonférence, et contient plusieurs îles bien boisées.

Le côté est du lac est très pittoresque; il est formé de baies continuelles qui en général s'enfoncent loin dans les terres.

L'eau est profonde et claire et les assises de pierre calcaire de la rive sont couvertes de cailloux de grosseur modérée. La rive sud-ouest du lac est formée en grande partie de sol marneux, et en général des herbes de marais poussent jusqu'à une certaine distance du rivage, à certains endroits jusqu'à 60 chaînes du rivage, et leurs feuilles flottantes rendent difficiles l'atterrissage et la navigation le long du rivage. Près du lac le bois (tremble et épinette) n'est pas aussi bon que sur le côté est.

J'ai trouvé l'eau très basse dans la rivière de Cygne—si basse que nous n'avons pu la remonter que pendant douze milles. Sur cette distance, le bois de chaque côté de la rivière n'est pas propre à faire du bois de construction, étant petit et croche.

Dans la matinée du 8 septembre, nous continuâmes l'arpentage du lac Winnipegosis à partir de l'embouchure de la rivière à la Batture.

La contrée sur le côté sud de la baie Dawson et en allant vers le nord jusqu'à la rivière Deep Rock, est bien boisée de tremble et d'épinette, et la rive est généralement rocheuse, quoique marécageuse par places. L'embouchure de la rivière Deep Rock a environ 4 chaînes de large; cette rivière et la rivière du Daim-Rouge sont renommées pour l'abondance du gibier dans la contrée qu'elles arrosent; le gibier étant en général le renne, le daim, le putois, le renard, l'ours noir et le lynx. Entre la rivière Deep Rock et la rivière du Daim-Rouge, la forêt est presque toute détruite par le feu. L'aspect général de la rive est à peu près le même qu'avant, bien que l'eau soit moins profonde et la plage par conséquent plus large. Nous avons établi huit stations sur la rivière du Daim-Rouge; sur cette rivière nous avons cinq rapides à franchir, avec un très fort courant et très peu d'eau. Voyant que nous ne pouvions, avec sûreté, rester encore longtemps avant de revenir, et que l'arpentage de cette rivière pouvait se faire d'une manière plus avantageuse une autre année, je décidai de discontinuer mes travaux. Après avoir convenablement établi les dernières stations d'arpentage sur ce lac et celles de la rivière du Daim-Rouge, nous partîmes le 23 septembre.

En revenant nous suivîmes les rives nord et est du lac Winnipegosis.

On trouve du bon bois depuis la rivière du Daim-Rouge jusqu'à la Longue-Pointe, c'est-à-dire sur toute la longueur de la rive nord, mais depuis la Longue-Pointe

jusqu'à l'île aux Bouleaux, la forêt est toute détruite par le feu. Depuis l'île aux Bouleaux jusqu'à la rivière de la Poule-d'Eau, l'on trouve encore du bon bois. Les lignes des rives nord et est sont très droites, comparées aux autres côtés ; l'eau est profonde partout le long du rivage.

Nous arrivâmes à Westbourne le 11 octobre et nous partîmes de Winnipeg le 14.

En terminant ce rapport je crois qu'il sera d'un intérêt général de faire les remarques suivantes sur la méthode que j'ai suivie dans la préparation de ma table pour convertir en chaînes et chaînons les indications du micromètre.

Au commencement de la campagne je fis des observations sur une base soigneusement mesurée sur un terrain uni. Les observations ont été prises à chaque deuxième chaîne jusqu'à la 20e, et à chaque cinquième chaîne entre la 20e et la 90e chaîne. Elles furent faites en deux jours différents. La 1re par un soleil brillant, et la 2e par un jour nuageux.

Des observations identiques furent prises à la fin de l'arpentage et la moyenne de tous ces résultats nous a servi à préparer la table qui accompagne mes rapports.

Je crois que cette méthode assurera la plus grande exactitude ; la différence des indications, due à l'usure de la vis de l'instrument, est supposée avoir été graduelle et constante.

Voici quelques-uns des résultats de mes observations prises dans le but de préparer la table en question.

DOUBLES INDICATIONS DU MICROMÈTRE.

| Distance. | Moyennes des observations. | Au soleil.    | Avec nuages.   |
|-----------|----------------------------|---------------|----------------|
| Chaînes.  | Juin.                      | 17 septembre. | 24 septembre . |
| 10        | 8.040                      | 8.069         | 8.0674         |
| 20        | 4.010                      | 4.0242        | 4.0286         |
| 30        | 2.672                      | 2.695         | 2.6858         |
| 40        | 2.019                      | 2.0291        | 2.0217         |
| 50        | 1.623                      | 1.6365        | 1.6223         |
| 60        | 1.357                      | 1.3635        | 1.3565         |

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. I. DUFRESNE, A.T.F.

M. E. DEVILLE,  
Arpenteur général,  
Ottawa, Ont.

## No 13.

## RAPPORT DE J. LESTOCK REID, A. T. F.

## ARPENTAGE DE ROUTES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

PORT-HOPE, 5 janvier 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport général suivant sur les travaux de ma dernière campagne.

Conformément à vos instructions, j'ai arpenté les routes suivantes dans les Territoires du Nord-Ouest :

1. Cette partie de la route de la montagne de Bois à Qu'Appelle qui s'étend entre l'emplacement de ville de la Station de Qu'Appelle et le point d'intersection de cette route avec le terrain alloué pour le chemin entre les rangs 16 et 17, dans le township 16, à l'ouest du 2e méridien principal.

2. La partie nord arpentée de la route de Qu'Appelle à Prince-Albert, à partir de près de Humbolt jusqu'à la traverse de McLeod, sur la rivière Saskatchewan du Sud.

3. Cette partie de la route de Carleton à Prince-Albert située à l'ouest de la ligne de bornage sud de la section 34, township 45, rang 1, à l'ouest du 3e méridien principale, jusqu'à Carleton.

4. Cette partie de la route depuis Prince-Albert jusqu'au lac aux Canards, située au Nord-Ouest de la limite est de la réserve de Barbu, jusqu'à Carleton.

5. Cette partie de la route entre l'établissement Halcrow et les Fourches (de la Saskatchewan), située au nord-ouest de la limite nord de la réserve de Muskoday, dans le township 57, rang 27, à l'ouest du 2e méridien principal, jusqu'aux Fourches.

6. Cette partie de la route sur la rive droite de la Saskatchewan du Nord, depuis la limite ouest du lot riverain n° 31, de l'établissement de Prince-Albert, jusqu'au 3e méridien principal.

7. Cette partie de la route qui suit la rive droite de la Saskatchewan du Nord, depuis les Fourches jusqu'à la ligne de bornage est de la section 17, township 49, rang 23, à l'ouest du 2e méridien principal.

Un changement a été fait dans le tracé de la route de la montagne de Bois et Qu'Appelle. A la demande de Son Honneur le lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest une déviation a aussi été faite dans le tracé de la route de Prince-Albert à Qu'Appelle, d'après les instructions du ministre de l'Intérieur. Ces légères déviations ont été faites de la route originaire conformément aux demandes contenues dans les pétitions reçues des colons.

A la demande d'un grand nombre de colons, je n'ai pas terminé l'arpentage de la route le long de la rive droite de la Saskatchewan du Nord, parce qu'ils ont adressé à l'honorable ministre de l'Intérieur une pétition demandant de faire un changement dans les quelques derniers milles de cette route; une copie de cette pétition et du rapport nous a été expédiée.

J'ai emmagasiné mon équipement à Prince-Albert et j'y ai laissé les chevaux pour l'hiver.

Je saisis cette occasion d'attirer très respectueusement votre attention sur les très belles terres que traverse la route de Qu'Appelle à Prince-Albert, et plus particulièrement dans le voisinage de Hindoo et de Manichenos ou Haute Colline, où il y a abondance de bon bois, de foin et d'eau.

Je dois aussi faire un rapport sur l'abondante moisson récoltée dans l'établissement de Prince-Albert cette année, le rendement étant très considérable et dans certains cas presque incroyable.

---

Je suis très heureux de vous faire rapport de la satisfaction exprimée par les colons au sujet de la promptitude avec laquelle on s'est occupé de leurs pétitions et de la manière dont le département a répondu à leurs vœux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. LESTOCK REID, *A.T.F.*

M. E. Deville,  
Arpenteur général,  
Ottawa.



## No 14.

## RAPPORT DE T. D. GREEN, A. T. F.

## ARPENTAGE DE ROUTES DANS ALBERTA.

OTTAWA, 14 décembre 1887.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les opérations de ma dernière campagne, qui peuvent être divisées en quatre parties, suivant vos instructions, comme suit :—

1° L'achèvement de l'arpentage de la route de Fort-McLeod à Calgary, dans le township 24, rang 1, à l'ouest du 5e méridien principal.

2° L'arpentage de la route de Fort-McLeod à la Traverse des Pieds-Noirs.

3° L'arpentage de la route sur le côté sud de la rivière de l'Arc, depuis la Traverse des Pieds-Noirs jusqu'à Calgary. Cette route est appelée dans mes instructions "la route des terres basses de la rivière de l'Arc."

4° L'arpentage de la route sur le côté nord de la rivière de l'Arc, depuis la Traverse des Pieds-Noirs jusqu'à Morleyville.

La première division a été terminée le 16 juin, et consistait à tracer la route à travers les sections 3, 10 et 11, de manière à se raccorder à l'arpentage de subdivision du quart sud-ouest de la section 14 en lots de ville.

Avant de me rendre à Fort-McLeod pour commencer les opérations de la seconde division, j'ai tracé certaines parties importantes de la route de la rivière de l'Arc, qui a été terminée le 27 juin.

Le lendemain je partis pour le sud, et j'arrivai à Fort-McLeod le 2 juillet, mais je ne pus commencer mes opérations de campagne avant le 7, parce qu'il m'a fallu d'abord envoyer à Lethbridge chercher les poteaux de fer nécessaires pour marquer mes arpentages. De plus, comme il n'y a pas de bois entre Fort-McLeod et la Traverse des Pieds-Noirs, il m'a fallu acheter au premier endroit une quantité de bois suffisante pour atteindre le second.

La seconde division fut donc commencée le 7 juillet, à partir d'un point situé à environ un mille au nord de l'emplacement de ville de Fort-McLeod, le point initial se raccordant avec l'arpentage de chemin fait par M. Bigger en 1886. Le 1er août j'ai franchi la "Petite rivière de l'Arc," qui se trouve sur la route. Thigh Hill fut atteint une quinzaine de jours plus tard, et les travaux furent terminés jusqu'à la Traverse des Pieds-Noirs le 6 septembre.

Je commençai la troisième division le lendemain à partir d'un point sur le plateau situé à près de deux milles et demi au sud du Gué, ou Traverse des Pieds-Noirs. Cette méthode permettra de faire tout l'ouvrage de corvée pour l'amélioration du chemin conduisant à la rivière de l'Arc sur une seule colline au lieu de deux, comme il faudrait le faire si l'on suivait l'ancienne route en allant vers l'ouest à partir du gué. De plus, par le tracé de cette route, on diminuera de beaucoup le dommage aux terres. J'ai arpenté environ dix milles de cette route sud, puis je traversai au côté nord de la rivière de l'Arc, jugeant à propos de terminer tous les arpentages de route nécessaires sur la réserve des Pieds-Noirs, pendant que je me trouvais dans ce voisinage.

La quatrième division (qui n'était qu'en partie arpentée) a été commencée le 13 septembre, et terminée jusqu'à la limite ouest de la dite réserve, le onzième jour suivant.

Les 26 et 27 septembre ont été employés à revenir au côté sud de la rivière de l'Arc pour continuer l'arpentage de la route sud jusqu'à Calgary, et nous campâmes dans la soirée de ce dernier jour dans une coulée située à environ onze milles à l'ouest de la Traverse des Pieds-Noirs. Deux jours après, je fus forcé de clore cette

partie de mes opérations sur le poteau posé sur remblai sur la 6e ligne de base pour indiquer à perpétuité le coin nord-est de la section 32, township 20, rang 23, à l'ouest du 4e méridien principal, au delà duquel point l'ancienne route était restée si longtemps sans usage qu'on n'en voyait plus aucune trace, et il était ainsi impossible de l'arpenter et de la suivre. L'état actuel des choses fut immédiatement rapporté au lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest, et aussi à l'inspecteur des arpentages, qui se trouvait alors à Calgary. Je me rendis ensuite à Dunbow au confluent des rivières Haute et de l'Arc, et de là à Calgary je complétais l'arpentage de la "route des terres basses de la rivière de l'Arc."

Pendant que j'étais campé à Fish Creek, je reçus instruction de l'inspecteur des arpentages de compléter l'arpentage du township 22, rang 1, à l'ouest du cinquième méridien principal, qui avait été omis, pour ce qui concerne la partie comprise dans ce lot ou parcelle de terre connue sous le nom de ferme d'alimentation des Sauvages, ou ferme du gouvernement.

Le vendredi, 28 octobre, comme j'avais terminé les travaux du côté sud de la rivière de l'Arc, je traversai à Calgary, sur le côté nord, pour arpenter à travers le township 24, rang 1, à l'ouest du 5e méridien principal, une partie de l'ancienne route conduisant de la traverse des Pieds-Noirs à Morleyville. De Calgary à la limite ouest du dit township l'arpentage fut terminé; mais à partir du 5e méridien principal jusqu'au sommet de la colline près de Calgary, l'arpentage a été simplement indiqué au moyen de poteaux de fer enfoncés jusqu'à 10 pouces de terre. A cette phase de mes opérations, comme le tracé définitif de cette portion particulière de la route n'avait pas été décidé, on me conseilla d'une manière autorisée de discontinuer de creuser des tranchées autour de mes poteaux, attendu qu'il faudrait peut-être changer mon tracé. Cet ordre me fut donné le 2 novembre, et comme la saison était déjà bien avancée et les jours très courts, je décidai de mettre fin à mes opérations en campagne pour cette saison.

#### OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Entre Fort-McLeod et la Traverse des Pieds-Noirs, il n'existe aucune terre agricole qui en vaille la peine, excepté le long des rivières et dans leur voisinage immédiat, et sur les terres basses le long de la "Petite rivière de l'Arc," à quelques trente milles au nord du Fort-McLeod, et par conséquent on ne voit aucun colon sur cette route. La contrée est une vaste plaine légèrement onduluse de sol léger, et très propre au pâturage, comme on le remarque tous les jours par l'excellent état des troupeaux errants de bêtes à cornes. De plus, la moyenne de l'hiver (me dit-on) ne dépasse pas six semaines, ce qui est en réalité très important pour l'élevage.

Depuis la Traverse des Pieds-Noirs jusqu'à Calgary, le sol est plus fort, et bien plus propre à la culture mixte, surtout des racines; mais même dans ce district l'élevage est préférable et plus profitable, et continuera, j'imagine, de l'être, à moins qu'on ne puisse s'assurer de bonnes récoltes avec l'aide de l'irrigation.

L'élevage des moutons, avec son prompt rendement et ses beaux bénéfices, se fait aussi sur une grande échelle dans le voisinage de Calgary, mais les loups y font des ravages considérables.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

T. D. GREEN, A.T.F.

M. E. DEVILLE,  
Arpenteur général,  
Ottawa.

## N° 15.

## RAPPORT DE ARTHUR SAINT-CYR.

## ARPENTAGE DES BORNES DU PARC DES MONTAGNES ROCHEUSES.

BANFF, 12 décembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer le rapport général suivant sur mes opérations de cette compagnie, qui consistaient à tracer les bornes du parc des Montagnes-Rocheuses.

Conformément aux instructions que j'ai reçues de vous le 16 août dernier, je quittai Ottawa pour Castle-Mountain au commencement de septembre, pour y commencer mes opérations. Après être resté trois jours à Calgary pour organiser mon détachement et me procurer des provisions, j'arrivai à destination le 11 septembre. Je ne pus cependant commencer mes travaux avant le 14, mes tentes, etc., ayant été retardées à Calgary.

La première ligne que j'ai arpentée forme la ligne de bornage ouest du parc ; elle a cinq milles de long, et des poteaux semblables à ceux qu'on emploie pour les coins de sections ont été plantés à chaque quart de mille, suivant mes instructions. Cette ligne, qui court S. 35° 03' 20" E., traverse la rivière de l'Arc à une chaîne et demie du point de départ. Le courant de la rivière de l'Arc est passablement rapide, et la rivière a en moyenne quatre chaînes de large ; sa profondeur à cet endroit est de 15 pieds. La vallée de cette rivière a un mille et quart de large ; le sol en est de première qualité, et est coupé par deux ruisseaux, dont l'un a soixante chaînons et l'autre une chaîne de large. Le premier de ces deux ruisseaux coupe la ligne au poteau 0.25 M., et est la décharge d'immenses marais situés aux pieds des montagnes qui bornent la vallée au sud de la ligne.

Le second, dont le courant est rapide, coupe la ligne près du poteau M. 1.25 et est alimenté par un nombre de petits ruisseaux venant des montagnes, et qui sont eux-mêmes alimentés par la fonte des neiges qui couvrent ces montagnes pendant la plus grande partie de l'année.

On voit quelques bouquets d'arbres composés surtout d'épinettes et de pins Douglas, d'un diamètre moyen de dix pouces, dans cette partie de la vallée que traverse la ligne.

A l'est du ruisseau en dernier lieu mentionné se trouve une montagne, dont le flanc ouest est couvert d'une forêt, et qui atteint une hauteur de 2,950 pieds au-dessus de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique. La distance du coin ouest du parc est de 2 $\frac{3}{4}$  milles. A partir de ce point la ligne ne franchit pas autre chose que des montagnes et des escarpements dont la hauteur varie entre 3,000 et 4,000 pieds, et qui sont coupés par de profonds ravins dans lesquels sont dispersés quelques bosquets.

Je n'ai pu prolonger cette ligne plus de cinq milles, n'ayant pu pénétrer plus loin avec mon équipement dans les montagnes à l'ouest. Je revins donc le long de ma ligne et je commençai à tracer la ligne de bornage nord du parc.

Cette ligne, qui court N. 55° E., est à l'heure où j'écris tracée jusqu'à la rivière de la Cascade, et à l'exception du premier mille et d'une partie de la vallée de cette rivière, dont le bois a été détruit par le feu il y a quelques années, elle passe dans une contrée extrêmement montagneuse presque entièrement couverte de forêt. L'épinette, le pin et le baumier sont les principales espèces de bois que l'on voit. Ils sont en somme sains et de bonne qualité. Les montagnes de la Cascade sont les plus élevées que j'aie traversées sur cette ligne. Leur altitude à l'endroit où passe la ligne est de 4,800 pieds.

---

La vallée de la rivière de la Cascade ne présente en apparence rien de remarquable. Le terrain est tourmenté et de qualité moyenne. Une jeune forêt de pin pousse à divers endroits pour remplacer celle détruite par le feu.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ARTHUR SAINT-CYR.

M. E. DEVILLE,  
Arpenteur général,  
Ottawa.

## No 16.

## RAPPORT DE C. F. MILES, A.F.

## ARPENTAGE DES RÉSERVES DE LA POLICE À CHEVAL.

WALKERTON, 9 décembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire le rapport suivant sur mes travaux de la dernière saison.

Parti de chez moi le 10 juin, je suis arrivé à Regina le 15, et après m'être présenté au commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, et avoir reçu de lui mes instructions, je suis parti pour Calgary le 22. De Calgary je me suis rendu à Lethbridge, où j'ai fait des recherches au bureau des terres, et où j'ai reçu de l'agent, M. Kirby, toute l'aide qu'il pouvait me donner. Arrivé à Fort-McLeod, je me suis présenté au surintendant Neale, commandant du poste, qui m'a fourni des hommes, les rations nécessaires, et les moyens de transport.

Pendant que j'attendais j'ai tracé les limites de la réserve de la police en cet endroit. Plus tard j'ai planté aux coins des barres de fer marquées à froid des lettres N.W.M.P.R.

J'ai aussi mesuré dans la réserve plusieurs lopins sur les rives de la rivière du Vieux, pour M. Allen, percepteur des douanes, le colonel McLeod, et la réserve de l'hôpital.

Le 14 de juillet au matin je suis parti pour mesurer la réserve de la Passe du Nid-de-Corneille. Le chemin qui y conduit traverse une belle région pâturable. J'ai tracé la réserve de la police sur le quartier du sud-ouest de la section 15, townships 7, rang 3, à l'ouest du cinquième méridien principal, rattachant mes mesurages au méridien qui sépare les rangs 2 et 3, et qui est la dernière ligne tracée du côté de l'ouest, dans cette région. Il a été élevé ici il y a quelques temps un bâtiment pour la police. Cette construction est bien assise dans un joli endroit de la vallée du bras central de la rivière du Vieux, entouré au nord et au sud par les contreforts des montagnes Rocheuses et à l'ouest par le pic du Nid-de-Corneille. Ce bâtiment est environ trois milles à l'ouest de l'habitation la plus reculée.

Du Nid-de-Corneille nous sommes revenus à Pincher-Creek, et en cet endroit, en conformité d'une lettre officielle reçue du sous-secrétaire du département du contrôleur de la police à cheval du Nord-Ouest, j'ai jalonné tout le quartier sud-ouest de la section 23, township 6, rang 30, à l'ouest du 4e méridien principal. Peu de temps après j'ai rencontré le surintendant des mines, qui m'a appris qu'il avait assigné à un colon la partie de ce quartier de section qui se trouve au nord de Pincher-Creek. Conséquemment cette réserve ne comprend que la partie qui s'étend au sud du cours d'eau. Ce terrain a été cultivé comme ferme, il y a quelques années, par la police, qui y a aussi construit des écuries et des habitations. Un *squatter* du nom de Schofield y a dernièrement construit une maison en bois brut et une étable, et a aussi entouré d'une clôture une partie de la moitié ouest de ce quart de section. Il y a sur le quartier de section attachant à celui-ci, du côté de l'ouest, tout un village, comprenant plusieurs magasins, une pharmacie, une boutique de forgeron, des maisons de pension, des écuries publiques, etc., etc., et plusieurs églises.

De Pincher-Creek nous nous sommes dirigés vers les Bras-Desséchés de la rivière Kootenai, traversant la vallée du ruisseau de la ferme des Sauvages, le long de laquelle plusieurs ci-devant membres de la police se sont établis et paraissent prospères. Le détachement de la police est aujourd'hui (ou plutôt était alors durant l'été) campé aux Bras-Desséchés; néanmoins, dans une entrevue avec le commandant de Fort McLeod et le représentant de la Compagnie du rauche Cochrane (M.

[PARTIE II.]

81

Dunlop, qui a depuis été tué accidentellement), il a été décidé de porter le poste plus loin vers le sud, où la police pourrait plus efficacement protéger les animaux contre les Sauvages; et conséquemment nous avons tracé la réserve au Grand-Coude de la rivière du Ventre. Tel que je l'ai arpentée, la réserve de la police comprend aujourd'hui parties des sections 13 et 14, township 3, rang 28, à l'ouest du 4e méridien principal, et est située du côté ouest de la rivière, presque vis-à-vis le coin le plus avancé vers le sud-ouest de la réserve des Gens-du-Sang. La compagnie a un poste d'hivernage à peu de distance en aval de cette réserve.

En revenant de Pincher-Creek j'ai eu la bonne fortune d'être témoin d'un des rassemblements annuels des animaux le long du ruisseau des Contreforts (*Foot Hill Creek*); il y avait environ 3,000 têtes de bétail, et environ cent chevaux employés à garder les bestiaux, à séparer les différentes marques et à marquer les veaux. Les pertes parmi ces troupeaux avaient été très sérieuses dans le cours du rigoureux hiver précédent.

Après avoir quitté le Grand Coude et comme nous nous rendions à la rivière Sainte-Marie, nous avons encore rencontré une partie des animaux du ranche Cochrane. On m'apprit qu'on avait rassemblé 5,000 bêtes à cornes, mais qu'on n'avait pas encore commencé à les marquer, le bois ayant fait défaut pour terminer les enclos. Les animaux étaient répandus sur une vaste étendue de terrain, et rappelaient à l'esprit l'aspect que présentaient les prairies il y a quelques années alors que le buffle y abondait encore. Bien qu'en général les éleveurs du midi de l'Alberta aient subi de grandes pertes, celles de la Compagnie Cochrane ont été comparativement légères par suite de l'expérience acquise par cette dernière et des plus grandes précautions prises en conséquence pendant le rigoureux hiver dernier, et l'on m'a appris que cette compagnie avait marqué au delà de 1,800 veaux.

Le même jour nous traversions l'établissement des Mormons sur le Leet-Creek, l'un des tributaires de la rivière Sainte-Marie. A cette époque (14 juillet) l'établissement comptait environ 43 âmes, et bien qu'il ne datât que d'environ un mois, l'avoine, l'orge, les pommes de terre, etc, y avaient déjà excellente apparence. Malheureusement quelques matins auparavant une forte gelée avait abattu quelques-unes des plantes les plus tendres, telles que les pommes de terre et les haricots; quoiqu'il en soit j'ai appris que le rendement des pommes de terre a dépassé l'attente.

Au Grand-Coude nous avons eu quelque difficulté et perdu du temps à chercher les monceaux indiquant les lignes extérieures des townships. Quelques-uns même des employés de la Compagnie Cochrane, qui avaient vu les monceaux l'année précédente, et que le gérant avait envoyés avec nous pour nous aider, ont été longtemps avant de réussir à les retrouver.

A Sainte-Marie le vieux poste de la police est situé sur la rive ouest. Cependant, vu la nature du lit de la rivière, le gué ayant changé de place et étant aujourd'hui un mille en aval, il a été jugé à propos de placer la réserve plus près du nouveau chemin. J'ai conséquemment arpenté le quartier sud-ouest de la section 29, township 2, rang 24, à l'ouest du 4e méridien principal, et assigné à la réserve la partie de ce quartier de section qui est à l'est de la rivière Sainte-Marie.

Plusieurs colons, la plupart ci-devant membres de la police, se sont établis dans ce voisinage. Ils s'occupent d'élevage et quelque peu d'agriculture, et paraissent être en voie de prospérité.

A Stand-Off nous avons passé beaucoup de temps à chercher les monceaux, et j'ai dû finalement tracer la ligne extérieure du township sur une distance de 16 milles vers le sud à partir de McLeod.

A cet endroit les bâtiments de la police sont situés sur le quartier sud-est de la section 34, township 6, rang 25, à l'ouest du 4e méridien principal. J'ai donc arpenté une partie de ce quartier de section pour la réserve en prenant la rivière du Ventre pour la limite de l'est. Cette réserve est établie à l'endroit connu sous le nom de Stand-Off-Bottom, à peu de distance du confluent de la Kootenay et de la rivière du Ventre. Elle comprend d'excellents terrains à foin. Plusieurs colons se sont établis dans ce voisinage, et nous avons vu de très beaux champs d'avoine et d'orge.

De l'autre côté de la rivière, vis-à-vis de ce poste, est la réserve des Gens-du-Sang; plusieurs milliers de Sauvages s'étaient rassemblés et se préparaient à leur dance

annuelle du soleil, qui a eu lieu quelques jours après l'achèvement de mes travaux sur le Stand-Off Bottom.

Attenant à la réserve des Piégânes, du côté nord, j'ai arpenté le quartier sud-ouest de la section 6, township 9, rang 27, à l'ouest du 4<sup>e</sup> méridien principal, pour en faire une réserve pour la police. Situé sur le versant sud-est des Buttes du Porc-Epic, son élévation donne à la vue une portée très étendue du côté de l'est et du sud, où elle commande la rivière du Vieux et une grande partie de la réserve des Sauvages.

Du coin sud allant vers le nord-est, la réserve est traversée par un escarpement de pierre à sablon fixe, à la base duquel prennent naissance plusieurs sources d'eau claire et froide.

En passant d'une réserve à l'autre nous avons eu à traverser à gué des rivières rapides et des cours d'eau descendant des montagnes, plusieurs à des époques où les eaux étaient très hautes, mais grâce à l'excellent choix d'hommes et de chevaux qui m'avaient été fournis nous n'avons subi ni accidents ni délais sérieux.

Jusqu'à la contrée traversée était de la prairie à peu près partout découverte, avec du bois sur les versants dans la réserve du Nid-de-Corneille et sur le bord des cours d'eau. Tantôt unie et tantôt ondulée elle était pour la plus grande partie convertie d'excellent herbage, particulièrement entre le bras Bois-Sec de la rivière du Ventre, où domine une espèce de chiendent.

Le 18 août je partais en diligence de Fort-McLeod pour Calgary, accompagné de mon aide. Les 50 premiers milles traversaient une prairie paraissant un peu aride, où l'on ne voyait que çà et là quelque ranche à certaine distance du chemin. J'ai appris depuis que toute cette région est sous bail. La deuxième journée du voyage, que nous avons commencée au ruisseau des Maringoins, a été plus intéressante. Les établissements étaient plus nombreux et il y avait plus de terre en culture; sur les 25 derniers milles à partir du ruisseau du Mouton en allant vers le nord les établissements sont comparativement plus anciens.

À Calgary j'ai arpenté le fort et établi les limites de la réserve, en conformité d'un certain arrangement autorisé par le député du ministre de l'intérieur et enregistré au bureau des terres fédérales à Calgary; j'ai aussi porté la limite sud jusqu'à environ 100 pieds de la réserve pour le passage du chemin du Pacifique, de façon à laisser ces 100 pieds pour un chemin conduisant au pont sur la rivière du Coude, conformément à une convention entre les autorités de la police et un comité du conseil municipal de la ville de Calgary.

De Calgary je me suis rendu à Gleichen, sur le chemin de fer du Pacifique, à environ 54 milles de distance. A cet endroit j'ai arpenté le quartier nord-ouest du quartier sud-ouest de la section 18, township 22, rang 22, à l'ouest du 4<sup>e</sup> méridien. J'ai établi dans la partie de ce lot qui n'est pas occupée par l'établissement d'agronomie de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique, une réserve qui mesure  $3\frac{1}{2}$  acres. Le terrain est suffisamment élevé pour rester sec pendant les saisons pluvieuses, et est à proximité du chemin de fer et de la station. Le Pacifique forme ici la limite nord de la réserve des Pieds-Noirs. J'aurais pu choisir pour la police une partie de la section 13 dans le township voisin à l'ouest, mais vu que le terrain y est bas et que l'eau des environs s'y accumulerait dans les saisons de pluie, j'ai refusé l'offre d'autant plus résolument qu'elle était accompagnée d'une demande de dix dollars l'acre, tandis que le lot de terre que j'ai arpenté immédiatement au nord m'était offert à cinq piastres de l'acre.

De retour à Calgary et après avoir été muni de chevaux et de l'équipement nécessaire, je me suis rendu au Passage du Daim (*Red Deer Crossing*), sur le chemin d'Edmonton, en compagnie du surintendant Griesbach, du fort Saskatchewan. Le Daim est un poste avancé qui appartient à ce fort. J'ai trouvé le bâtiment occupé par la police situé sur la moitié nord de la section 12, township 38, rang 28, à l'ouest du 4<sup>e</sup> méridien principal. Le terrain appartient à Robert McLellan, qui le loue à la police. J'ai arpenté ici environ  $6\frac{1}{2}$  acres pour la police.

Pour la réserve j'ai arpenté toute la partie de la section 13 qui s'étend au sud de la rivière du Daim, et à l'ouest du chemin de Calgary à Edmonton, après avoir obtenu

le consentement de M. Bannerman, qui prétend être le propriétaire de la moitié sud de cette section. Avec la permission de M. Bannerman, il a été érigé sur ce lot un bâtiment en bois brut occupé comme magasin, à la condition cependant que l'occupant n'acquière par là aucun droit permanent soit au bâtiment soit au terrain.

Cette réserve contient environ  $3\frac{1}{4}$  acres.

Après être revenu à Calgary, j'en suis reparti de nouveau le 29 septembre pour Edmonton, où j'ai fait des recherches au bureau des terres relativement aux prétentions des colons du village de Fort-Saskatchewan.

La réserve que j'ai arpentée pour la police à Fort-Saskatchewan, contient près de 2,600 acres de prairie, avec çà et là des bois de peupliers et de saules. La réserve est comparativement unie, quoique çà et là se trouvent des fondrières; cependant toutes étaient sèches lors de mes travaux. Le fort se compose de plus d'une douzaine de bâtiments, qui ont dû coûter au moins une dizaine de mille piastres.

A l'est de la réserve une partie du lot riverain n° 11 a été subdivisée en emplacements, et une demi-douzaine de maisons y sont construites, y compris une maison d'école. C'est le noyau d'un établissement qui paraît avoir de l'avenir. Le fort lui-même est situé sur la hauteur entre les lots nos 11 et 15, à environ 100 pieds au-dessus du niveau de la Saskatchewan. Pour la construction d'églises j'ai réservé deux acres sur la réserve de la police, vis-à-vis ce qui sera le village Saskatchewan. Deux chemins, l'un à l'ouest et l'autre à l'est du fort, conduisent en pente douce jusqu'à la rivière, chacun d'eux aboutissant à un service de passage.

Le 17 octobre nous sommes repartis pour Fort-Calgary. Il faisait encore beau, mais le temps se refroidissait graduellement, tellement que le lendemain de notre arrivée à Calgary, le mercure était à  $16^{\circ}$  au-dessous de zéro.

Nous avons définitivement quitté Calgary le 28 octobre, et avons dès lors pendant plusieurs jours joui d'un magnifique temps d'automne.

Pendant que nous étions au Ruisseau de l'Érable j'ai reçu du commissaire instruction de suspendre mes travaux de la saison et de revenir à Régina.

Après avoir passé une journée à Régina, en conférence avec les autorités de la lice, je suis reparti pour chez moi le 2 novembre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. F. MILES, A. F.

Monsieur E. DEVILLE,  
Arpenteur général,  
Ottawa.



## No 17.

## RAPPORT DE F. W. WILKINS, A.F.

## ARPENTAGE DES RÉSERVES DES MISSIONS DE L'ÉGLISE MÉTHODISTE.

NORWOOD, 5 décembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire le rapport suivant sur mes travaux de la dernière saison.

En conformité des instructions que j'ai reçues du département de l'intérieur concernant certaines prétentions des missions de l'Église méthodiste, et en date du 17 septembre 1887, je me suis aussitôt rendu à Calgary, où j'ai rencontré M. J. C. Nelson, A. F., du département des affaires des Sauvages, selon qu'il avait été arrangé. Le jour de mon arrivée à Calgary, est arrivé le révérend John McDougall, de Morleyville, et comme le terrain réclamé par la mission de Morleyville était le premier à arpenter, nous avons été très fortunés de pouvoir consulter M. McDougall, qui nous a informés que presque tous les notables de la réserve des Sauvages à Morleyville étaient partis pour la chasse, et, comme le terrain de la mission était dans la réserve, qu'il vaudrait mieux, si cela pouvait s'arranger ainsi, que la délimitation n'en fût pas faite avant leur retour. Après en avoir conféré avec M. Nelson, qui lui aussi était décidément de la même opinion, j'ai pris mes mesures pour aller d'abord aux différentes missions du nord, et après avoir arpenté leurs réserves revenir trouver M. Nelson à Morleyville.

J'ai donc pris la diligence pour Edmonton. Rendu là je me suis renseigné sur l'état de choses au lac Saddle et à Victoria, et ce que j'ai appris m'a fait juger à propos de m'écarter quelque peu de la ligne de conduite qui m'était tracée dans mes instructions. On me disait que la maison la plus rapprochée de l'endroit qui serait probablement choisi pour la mission en était éloigné d'environ neuf milles. Or, comme il eût été impossible de nous retirer à cette maison et de faire nos travaux, je me suis décidé à emporter des provisions d'Edmonton, louer un attelage et engager un conducteur et un cuisinier. En arrivant au lac Saddle, j'appris que le missionnaire, le révérend M. Steinhaur, était parti pour un voyage dans le nord et ne serait pas de retour avant un certain temps, mais le révérend M. McLaughlan, le missionnaire en charge de Victoria, m'a autorisé à réserver la moitié est de la section 32, township 57, rang 10, me disant qu'il avait eu une conversation avec M. Steinhaur à ce sujet, et qu'après avoir examiné le terrain, tous deux avaient décidé de prendre ces trois cent vingt acres pour les fins de la mission. J'ai conséquemment arpenté cette moitié de section et en même temps tracé la ligne du township avoisinant. Ce lot est un superbe morceau de terre, à surface onduleuse, et le sol qui est composé d'une épaisse couche de terre noire, est de la plus riche qualité. Il s'y trouve aussi du bois d'assez belle venue. La partie sud de la réserve est traversée par un ruisseau qui ne tarit jamais. Ce ruisseau a environ quinze pieds de largeur, dix pouces de profondeur, et un courant d'un mille et demi à l'heure. A mon avis la propriété a beaucoup de valeur. Tout le pays environnant est très beau, et on me dit qu'il ne fait qu'embellir en gagnant le lac à la Grenouille, vers l'est. Il paraît exempt des gelées d'été, comme en faisaient foi les récoltes de la réserve des Sauvages. Plusieurs personnes m'ont demandé si le département a l'intention de faire subdiviser des terres dans cette région, et m'ont dit que si la chose était faite nombre de colons s'y établiraient immédiatement.

Je me suis ensuite rendu à Victoria, où j'ai arpenté 260 acres dans l'est de la section 12, township 58, rang 17, à l'ouest du 4<sup>e</sup> méridien principal. Comme il avait déjà été réservé 60 acres pour la mission dans l'établissement de Victoria, je n'avais à réserver que 360 acres de plus pour compléter les 320 acres. Bien qu'accidenté par

la profonde vallée du ruisseau de l'Œuf et la haute falaise du bras nord de la Saskatchewan, le lot que j'ai arpenté est un très beau terrain. La partie accidentée contient de très beau bois de tremble et d'épinette, ce qui est une compensation. Le sol est des meilleurs, et M. McLaughlan s'est déclaré très satisfait de sa réserve, de même que de celle du lac Saddle. C'était tout ce que j'avais à faire au nord, et comme la saison tirait à sa fin, je suis reparti en toute hâte pour Morleyville, où je suis arrivé une journée après M. Nelson.

En visitant le terrain avec M. McDougall, le missionnaire de l'endroit, et M. Nelson, nous avons constaté qu'il serait impossible de réserver 320 acres sur la rive gauche de la rivière de l'Arc sans empiéter sur les travaux des Sauvages, et nous avons conséquemment décidé de prendre le long du côté est de la réserve des Sauvages un morceau qui mesurait un peu moins que la moitié de l'étendue voulue, et d'établir le reste des 320 acres sur la rive gauche de la rivière. De cette façon, la réserve comprendrait partie de la section 1, township 26, rang 7; parties des sections 5 et 6, township 26, rang 6, et parties des sections 31 et 32, township 25, rang 6, le tout inclus dans la réserve des Sauvages. La partie de la réserve qui se trouve sur la rive gauche de la rivière se compose principalement des versants des buttes qui montent de la rivière vers le nord; celle qui est située sur la rive droite est sur les basses terres; les deux endroits se ressemblent en ce qu'ils sont pierreux et graveleux, et de peu de valeur au point de vue de l'agriculture, bien qu'on les regarde comme éminemment propres au pâturage. Il se trouve très peu de bois sur la réserve. M. McDougall s'est déclaré parfaitement satisfait du choix de la réserve. Comme c'était tout ce qui m'avait été donné à faire pour la saison, je suis revenu immédiatement chez moi, où je suis arrivé le 2 courant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

FRED. W. WILKINS. A.F.

M. E. DEVILLE,  
Arpenteur général,  
Ottawa.

## No 18.

## RAPPORT DE A. F. COTTON, A.F.

## SUBDIVISIONS DANS LE DISTRICT DE NEW-WESTMINSTER.

NEW-WESTMINSTER, C.-B., 10 janvier 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur mes travaux dans le district de New-Westminster, Colombie-Britannique.

Je suis arrivé ici le 27 mai 1887, à l'époque où la Fraser était à sa plus grande hauteur. Tous les tributaires de la Fraser sont des cours d'eau des montagnes qui croissent rapidement pendant les premières chaleurs de la saison. Il y a eu beaucoup de neige l'hiver dernier, et tous les cours d'eau ont été très gros pendant longtemps.

L'été dernier a été excessivement sec et chaud, et les incendies des forêts ont conséquemment été très nombreux. La fumée a été tellement épaisse que pendant des journées entières il était impossible de voir de l'autre côté de la rivière. Il a été détruit du beau bois pendant la saison.

Il s'est porté beaucoup de monde dans la province cette année, et un grand nombre se sont établis dans ce district. Cette partie de la province est la partie arable la plus étendue et la meilleure, et dans quelques années ne manquera pas d'être très peuplée.

Le terrain ne saurait être surpassé pour les fruits, les légumes ou les grains. Il existe déjà plusieurs beaux vergers, et tous les nouveaux arrivants plantent des arbres. Dans le cours de la saison dernière il a été apporté dans le district neuf mille arbres fruitiers des Etats-Unis, à part plusieurs pleins wagons venus de l'Ontario.

Les autres industries du pays sont celles du bois et de la pêche. La première est exploitée sur un grand pied, et le district compte plusieurs grandes scieries mécaniques, tandis qu'on peut se faire, d'après ce qui suit, une idée de l'importance de la deuxième. Il y a sur la Fraser douze établissements de conserves et deux où l'on fait geler le poisson. Ces établissements ont expédié sept millions de livres de saumon dans le cours de la saison. Pendant la saison de pêche, les Sauvages quittent leurs réserves et se jettent vers les manufactures de conserves, où ils trouvent facilement de l'emploi et de bons gages. Comme la saison dure de trois à quatre mois, ils gagnent assez pour subsister le reste de l'année. Ils s'occupent peu d'agriculture, bien qu'ils aient une grande étendue des meilleures terres de district. Dans cette partie de la province les réserves des Sauvages sont très nombreuses, et quelques-unes sont très grandes et habitées par un très petit nombre de Sauvages. Il y a une réserve de quatre mille acres, où il n'y a qu'un seul Sauvage.

Suit une liste des townships que j'ai arpentés dans le cours de la saison.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. F. COTTON, A.F.

Monsieur E. DEVILLE,  
Arpenteur général,  
Ottawa.

**LISTE DES TOWNSHIPS ARPENTÉS PAR A. F. COTTON, A.F., DANS LE COURS DE L'ÉTÉ 1887,**

Township 39, district de New-Westminster.—Terrain onduleux, élevé ; sol, argile friable et gravier ; bois, sapin, pruche et cèdre.

Bloc 5, rangs 1 et 2, township 39, D. de N.-W.—Terrain élevé, légèrement onduleux ; sol, argile sablonneux ; bois, sapin, pruche, et cèdre.

Township 12, D. de N.-W.—Le coin nord-est est élevé et montueux ; sol, argile sablonneux ; bois, sapin, pruche, cèdre et érable.

Townships 3 et 4, rang 28, à l'ouest du 6e méridien principal.—Une grande partie de ces townships se compose de l'île Sea-Bird, qui a été considérée comme une réserve des Sauvages. Le terrain est presque uni et le sol est de première qualité, argile foncée ; bois, cèdre et sapin.

Township 6, rang 26, à l'ouest du 6e méridien principal—Il n'y a qu'une minime partie de ce township qui soit propre à la colonisation ; le reste est montagneux.

Township 5, rang 26, à l'ouest du 6e méridien principal—A peu près comme le précédent. Les terrains plats font partie d'une réserve de Sauvages.

## No. 19.

## RAPPORT DE JAS. F. GARDEN, A. F.

## SUBDIVISIONS DANS LE DISTRICT DU KAMLOOPS, C. B.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur mes travaux d'arpentage de la dernière saison dans la région pâturable de la Colombie-Britannique.

D'après vos instructions je n'avais qu'à parcourir la même contrée que l'an dernier, et à parfaire les arpentages commencés alors. Je n'ai conséquemment pas grand'chose à ajouter à mon dernier rapport.

Sur une distance d'environ quatre-vingt-dix milles, à partir de quelques milles en aval d'Ashcroft jusqu'au lac Shushwap, les terres basses de la rive nord de la rivière Thompson, ont presque toutes été arpentées, soit par le gouvernement provincial avant le tracé de la zone du chemin de fer dans la Colombie, ou depuis sous le contrôle du département de l'intérieur, et celles qui peuvent être irriguées ont pour la plupart été choisies, et sont aujourd'hui possédées en vertu de lettres patentes accordées par le gouvernement provincial. Bien qu'en possession de particuliers il est beaucoup de ces terres qui ne sont ni occupées ni exploitées.

J'ai trouvé quelques *squatters* établis sur les terres non concédées, mais il n'y a pas beaucoup plus de terre cultivée que l'année dernière. La grande difficulté est le manque d'eau.

S'il y avait quelque moyen peu dispendieux et efficace de régler la question de l'eau, une nouvelle ère de prospérité commencerait pour cette partie de la Colombie-Britannique, et la terre qui aujourd'hui n'est considérée qu'en autant qu'elle convient à l'industrie de l'élevage, pourrait faire vivre une population exclusivement agricole. On pense que des puits artésiens qu'on creuserait dans les terres basses pourraient résoudre le problème. Il serait peut-être sage que le gouvernement affectât une somme assez considérable pour suffire au creusement d'un certain nombre de puits d'essai pour régler cette question.

Les cours d'eau permanents qui descendent des hauteurs du côté nord de la rivière Thompson, ne sont pas nombreux. Dans la limite de la zone de vingt milles qui longe la ligne du chemin de fer du côté nord, à partir de quelques milles en aval d'Ashcroft, où la Thompson entre dans une gorge étroite sans terres basses d'un côté ni de l'autre, se trouvent les seuls cours d'eau suivants. Premièrement, l'Oregon Jack's, dont le débit est enregistré au profit des éleveurs du voisinage, conformément aux règlements provinciaux, mais qui n'arrose peut être pas deux cents acres de terre. Vient ensuite l'importante rivière Bonaparte, qui se jette dans la Thompson à environ un mille et demi en amont d'Ashcroft. La chute d'eau qui se trouve à son embouchure est utilisée par un moulin à farine qui est la propriété de T. Harper. De là à Cache-Creek, distance d'environ sept milles, comme elle coule dans une gorge abrupte de 200 à 300 pieds de profondeur, il n'en est pas pris d'eau pour l'irrigation, bien qu'il se trouve sur cette distance le long de la rivière des terres arables de la première qualité. En aval du village de Cache-Creek et du confluent du cours d'eau du même nom avec la Bonaparte, il y a plusieurs petits lots de terre cultivée qui sont facilement irrigués, le ruisseau n'étant qu'à quelques pieds au-dessous du niveau général. Son courant est rapide, de sorte que dans la plupart des cas il n'est pas nécessaire de faire la saignée à plus de deux ou trois milles en amont, afin d'avoir la chute nécessaire pour porter l'eau où le besoin s'en fait sentir.

Ces ranches donnent de très grands rendements de racines. Un éleveur, M. Morgan, a récolté cette année environ dix tonneaux de pommes de terre d'un champ de trois quarts d'acres. Les betteraves, etc., étaient aussi très grosses, et les récoltes abondantes.

Il serait possible de cultiver une beaucoup plus grande étendue de terre si les saules qui bordent l'eau étaient abattus. Mais l'élevage est la principale industrie des habitants, et l'agriculture est dans une grande mesure négligée, excepté en ce qui est de l'hivernage des animaux.

La vallée de la Bonaparte, qui est d'un quart de mille à un demi-mille de largeur, est presque toute établie par des colons qui possèdent en vertu de titres provinciaux.

La vallée du Cache Creek est une vieille région bien cultivée. Il s'y trouve cette année de 1,500 à 2,000 acres semés en blé, en avoine et en foin. La plus grande partie du blé et de l'avoine est coupée avant maturité pour servir de fourrage pendant l'hiver.

Tous les éleveurs préfèrent cela à laisser mûrir et vendre le grain. Le cours d'eau voisin est le Eight-Mile Creek, qui est à une distance d'à peu près huit milles du bureau de poste de Cache-Creek. C'est un petit ruisseau qui ne tarit que rarement. L'eau est utilisée par M. John Wilson, qui possède une grande étendue de terre dans le voisinage.

Il cultive du fourrage, et entretient aussi un petit jardin potager. Il a planté cette année 200 pommiers, dont il attend de bons rendements. A la troisième année vient la première récolte, et dès lors les récoltes sont toujours excellentes dans la contrée. Le climat et le sol paraissent particulièrement propres non seulement à la culture des pommes, mais aussi à celle du raisin, et bien qu'on n'ait pas encore fait un essai sérieux de cette dernière, le succès semble ne pas faire de doute. Les terres basses et les versants des buttes qui avoisinent la rivière ne sont pas visités par les gelées hâtives ni tardives, et la température de l'été est élevée.

Le cours d'eau qui vient ensuite est considérable et serait important si ce n'était que sur une largeur de deux ou trois milles de chaque côté et une longueur d'environ neuf milles vers le nord à partir de la Thompson, la terre appartient à une réserve de Sauvages.

On dit qu'une bande de 80 à 100 Sauvages seulement y vivent, ou au moins y prétendent. Ils sont la plupart du temps absents à garder des troupeaux ou à faire la chasse.

Le nom du cours d'eau est le ruisseau du Mort (*Dead Man's Creek*). Il se jette dans la Thompson à environ 3 milles à l'ouest de Savona's-Ferry.

Il est bordé de terres unies ou onduleuses, sur lesquelles il serait aisé de conduire l'eau à peu de frais; mais il n'y existe aucuns travaux, et la région est fermée à la colonisation.

De Savona's-Ferry à la rivière Tranquille, distance d'environ 16 milles, le long du côté nord du lac Kamloops, il n'y a qu'un seul cours d'eau qu'on puisse raisonnablement appeler permanent. Dans l'étroite vallée de ce ruisseau, appelé Copper Creek, deux colons occupent la plus grande partie de la terre arable.

Tout le long du bord du lac, du côté nord, une falaise rocheuse s'élève abruptement à partir de la ligne de l'eau, et on ne rencontre qu'à peu d'endroits à la décharge des gorges et des ravins, de petits lots de terre en éventaillés formés par les dépôts des torrents du printemps.

La Tranquille, qui se décharge dans le lac à l'extrémité est, fournit toute l'eau nécessaire à deux colons qui se sont établis sur toute la terre basse arable qu'offre le voisinage de son embouchure. La rivière alimente aussi un moulin et une scierie. Deux vergers, qui sont situés en cet endroit, démontrent que la contrée est très propre à la culture des fruits.

De la Tranquille au bras nord de la Thompson, vis-à-vis Kamloops, distance d'environ 8 milles, il ne se jette pas d'autre cours d'eau dans la rivière, bien qu'entre ces deux points se trouve une étendue de terre basse qui sans ce désavantage pourrait supporter un bon nombre de cultivateurs.

Le long du bras nord de la Thompson jusqu'à la zone du chemin de fer se trouvent deux bons cours d'eau permanents et plusieurs autres plus ou moins considérables. Le premier ruisseau important est le Jamieson's Creek, du côté ouest du bras nord de la Thompson, qui fournit de l'eau au nord et au sud sur une distance d'environ 5 milles.

Hefferley Creek, du côté est, n'est pas grand mais fournit assez régulièrement de l'eau à deux ou trois ranches. A partir de Kamloops en allant vers l'est, la rive nord du bras sud de la Thompson est composée de terres basses étroites et sans eau jusqu'à environ 15 milles, dans le township 20, rang 14, où les hauteurs rocheuses reculent vers le nord pour faire place à d'assez grandes étendues de terres basses ou onduleuses où se rencontre peu d'eau.

A. G. Pemberton a dans ce township une grande étendue de terre qui borde la rivière et est maigrement arrosée par un petit ruisseau. Il a néanmoins réussi à avoir l'année dernière une bonne récolte d'avoine, à part du fourrage, et des légumes pour son propre usage.

Le ruisseau Neskanlin, qui constitue la décharge du lac du même nom, est à 30 milles à l'est de Kamloops, dans le township 20, rang 13.

Il alimente toutes les terres basses du voisinage, qui sont occupées par deux colons, et son eau pourrait aussi être portée sur un plateau assez étendu.

Les arpentages n'ont pas été poussés plus loin vers l'est, et sur toute la distance qui sépare cet endroit d'Ashcroft, il n'y a que neuf ou dix cours d'eau sur lesquels on puisse compter pour irriguer, et les eaux de la plupart ne sauraient être utilisées que pour une étendue limitée.

Ces observations démontrent qu'afin de faire de cette région une contrée agricole, il est nécessaire d'adopter quelque plan d'irrigation, soit au moyen de puits artésiens ou de pompes, vu que la pluie y est si peu abondante qu'on ne saurait se dispenser de l'arrosage artificiel.

Le premier moyen, s'il est praticable, aura le mérite du bon marché et pourra à des endroits où, vu la petite étendue des terres arables, les frais d'irrigation au moyen de pompes seraient trop considérables.

L'hiver dernier a été beaucoup plus rigoureux et la neige plus abondante qu'à l'ordinaire. Les éleveurs ont conséquemment souffert de la perte de plusieurs animaux qui ont dû mourir faute d'abri et de nourriture.

Tous les ans il devient de plus en plus nécessaire de faire des provisions de fourrage pour l'hiver, vu qu'en plusieurs des endroits qui ont été occupés le plus longtemps, l'herbe a été presque déruite par l'encombrement des pâturages et faute de protection.

Toute la région à pâturage étant commune, il est résulté une indifférence complète à l'endroit de la question de la conservation des pâturages d'hiver, qu'on aurait pu protéger au moyen de clôtures ou en gardant les animaux.

En été le bétail monte dans les montagnes et y trouve une abondante nourriture. La neige et le froid le chassent dès le commencement de l'hiver dans les vallées plus chaudes qui avoisinent la rivière. Jusqu'à ces années dernières, ces vallées lui ont abondamment suffi, et pourraient lui suffire encore à l'avenir si la terre était en possession de quelques compagnies ou particuliers intéressés à protéger l'herbe.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAMES F. GARDEN, A. F.

MONSIEUR E. DEVILLE,  
Arpenteur général,  
Ottawa.

N<sup>o</sup> 20.

## RAPPORT DE THOS. FAWCETT, A.F.

## SUBDIVISIONS DANS LE DISTRICT DE KAMLOOPS, C.-B.

GRAVENHURST, 23 décembre 1887.

MESSIEUR, — J'ai l'honneur de vous présenter les quelques notes suivantes sur les travaux et observations que j'ai faits dans le district de Kamloops dans le cours de la dernière saison.

Conformément à mes instructions je suis parti de Gravenhurst le 16 mai pour aller prendre des ordres à Ottawa. Je me suis ensuite mis en communication avec MM. Creighton et Bickerstaff, les jeunes gens que le département avait nommés pour m'aider.

Après avoir terminé mes préparatifs je suis parti avec mes aides et les autres membres de l'expédition, par la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour Kamloops, où les hommes sont restés pour rassembler les chevaux et le matériel qui l'année dernière avaient été laissés dans l'endroit pour passer l'hiver, pendant que je me rendais à Victoria pour me procurer les provisions que je ne pouvais acheter à Kamloops. Cela fait, je suis revenu à Kamloops, et le 1er juin nous commençons les travaux. Allant vers l'ouest de Kamloops, j'ai fait le levé des lots concédés et tracé des lignes additionnelles de section pour contrôler mes travaux de l'année dernière. Entre Savorat-Ferry et Ashcroft, où il n'y a pas de colons, j'ai planté des poteaux de sections au moyen de mesurages et d'azimuts pris à l'aide de points de repère les plus voisins sur le chemin de fer Canadien du Pacifique. D'Ashcroft à la réserve des Sauvages, au sud de Siatsum, mes travaux ont consisté à tracer les lignes de sections et lever les lignes extérieures des lots couverts par les lettres patentes ou les inscriptions de préemption. Après avoir poussé les travaux jusqu'à l'endroit voulu dans cette direction, je m'en suis revenu à Kamloops, et j'ai continué à arpenter jusqu'à la zone du chemin de fer au lac Stump, établissant de nouvelles lignes de section, faisant le levé des lots, et traçant les lignes extérieures des lots couverts par des lettres patentes et par des inscriptions de préemption. Ces travaux ont été poussés jusqu'à 23 milles à l'est de Kamloops et aussi loin du chemin de fer que s'étendaient les établissements. Après m'être ainsi occupé jusqu'au 16 décembre, j'ai renvoyé mes hommes et m'en suis revenu.

Ayant donné dans mon rapport de l'an dernier un aperçu de chaque township séparément, je me bornerai cette année à quelques observations générales sur différents points d'intérêt et que présente cette partie du pays.

Soit qu'on envisage la contrée au point de vue de l'agriculture ou de l'élevage, le premier et le plus important problème qui se présente est celui de l'irrigation. L'hiver dernier a démontré aux éleveurs de la façon la plus pratique qu'ils n'ont pas besoin de s'attendre à faire beaucoup de progrès dans leur industrie s'ils ne peuvent fournir du fourrage à leurs bestiaux pendant au moins deux mois de l'hiver, ainsi que leur donner un abri. Or, j'ai vu couper dans des prairies irriguées quatre ou cinq tonneaux l'acre de foin de la plus belle qualité. La récolte de foin est considérée comme beaucoup plus profitable que celle du grain, bien que le grain que l'on récolte soit de qualité supérieure. Aujourd'hui on ne met en prairie ou ne cultive qu'une faible partie de la terre propre à ces exploitations. Il n'y a pas de tiers des terres des rives de la Thompson qui ait jamais été cultivées, bien que la rivière puisse fournir assez d'eau pour arroser un million d'acres. En outre il y a, à une hauteur de trois ou quatre cents pieds au-dessus du niveau de la vallée, des plateaux contenant de vingt acres jusqu'à mille acres et plus, qui seraient des terres arables de première



classe, et qui ne demandent que d'être irriguées pour le devenir ; mais le problème d'y porter de l'eau est celui qui dépasse tous les autres en importance. A présent le seul mode d'irrigation employé est celui dont l'application est plus facile, savoir, l'irrigation au moyen de cours d'eau naturels ou artificiels, qui portent l'eau dans les terres par la force seule de sa pesanteur. Là où il est possible d'appliquer ce mode, il est de beaucoup préférable à tout autre, étant le plus économique. C'est même le seul moyen sûr d'irriguer les terres à un niveau plus élevé que celui des rivières. Mais il y a encore beaucoup à faire dans l'application de ce mode d'irrigation. Ce qu'il faut aujourd'hui, c'est le choix d'endroits convenables le long de cours d'eau pour y établir des réservoirs qui garderaient l'eau et la distribueraient selon le besoin. Dans la partie de la Colombie-Britannique compris dans le district de Kamloops, la conformation des buttes, autant qu'elles ont pu être observées, paraît très propre à l'établissement de réservoirs ou lacs artificiels d'une grande capacité, qu'on pourrait former en plusieurs endroits en construisant des barrages de peu de longueur. On retiendrait ainsi l'eau qui aujourd'hui descend en torrents au printemps et dévaste les terres sur son passage. Quelques-uns parlent d'irriguer ces plateaux élevés au moyen de puits artésiens. Un ou deux essais dans quelque endroit convenable ne feraient pas de mal et démontreraient si ce plan est praticable ou non. Je suis d'avis qu'il ne pourrait réussir qu'en peu d'endroits, et même dans les meilleures conditions on ne peut s'attendre qu'un puits soit capable de fournir assez d'eau pour irriguer plus de cent soixante acres de terre. Quelques-uns des colons avec lesquels j'ai conversé sont dans l'erreur à ce sujet, et croient qu'un puits peut suffire à une grande étendue de terre. On verra qu'il vaut beaucoup mieux prendre les moyens de conserver et utiliser l'eau des neiges de l'hiver et des pluies du printemps et de l'automne. De cette façon chacun peut calculer la quantité d'eau dont il a à disposer et l'étendue de terre qu'elle peut arroser. Le printemps, pendant que les ruisseaux se changent en rivières, on pourrait en distrayant l'eau pour quelques jours, remplir un réservoir qui suffirait pour fournir de l'eau à une ferme pendant tout l'été. Comme le débit ordinaire de tous les cours d'eau est aujourd'hui réservé, il faudrait recourir à des réservoirs si l'on veut une contrée féconde et capable de nourrir hommes et animaux.

Les terres qui bordent la rivière et qui sont de la meilleure qualité, peuvent être arrosées par la rivière, si on en élève l'eau au moyen de moulins à vent, de machines à vapeur, de turbines, de béliers hydrauliques, ou autrement. Ce dernier instrument élève l'eau de son propre mouvement. Je crois qu'on pourrait l'employer avec avantage le long de la rivière, où l'eau n'aurait pas besoin d'être élevée à plus de trente ou quarante pieds, ce qui serait tout à fait suffisant pour l'irrigation d'une grande partie des terres unies qui bordent la Thompson.

Comme les éleveurs sont surtout intéressés à récolter du fourrage pour l'hiver, il pourrait être à propos de cultiver plus généralement ce qui paraît être un des produits naturels du pays, c'est-à-dire l'herbe de seigle, qu'on trouve croissant là où rien autre chose ne paraît réussir, dans des champs qui ne sont pas irrigués et où il ne pousse pas d'autre herbage. La croissance de cette herbe est extrêmement rapide, et dans des champs bien irrigués plusieurs récoltes pourraient facilement être faites durant l'été. Plus de quarante tonneaux de fourrage de première qualité ont déjà ainsi été récoltés par acre. On devrait y joindre quelque autre herbe capable de former du gazon, et de cette façon on augmenterait de beaucoup la production du pays. Comme sous la surface le sol est généralement sec et sans humidité, on le trouvera en cela favorable à la culture de la variété de luzerne connue sous le nom d'*Alfalfa* et qui a été introduite en plusieurs localités dans l'Ontario. Cette plante légumineuse, qui convient particulièrement à un climat sec et est cultivée dans une grande mesure en Californie, réussirait certainement dans le district de Kamloops. L'étendue qu'il serait possible d'irriguer aujourd'hui dans les conditions actuelles pourrait être beaucoup plus grande si on remplissait les conduits que l'eau s'est créés pendant les crues du printemps et si on terrassait les versants. Il serait aussi facile d'irriguer les versants que les terres d'un niveau plus uniforme, en y traçant les conduits d'eau avec soin, de façon à ne pas permettre un courant trop rapide. Si le pays s'établit

et que l'on veuille utiliser le sol, tout cela aura besoin d'être fait. La fécondité du sol a été démontrée hors de doute par plusieurs récoltes successives, et comme j'ai donné dans mon dernier rapport les chiffres du rendement ordinaire, je n'ai pas besoin de les répéter ici.

L'autre question dont je me suis occupé est celle des terres à pâturage. Ces terres doivent-elles être concédées en grandes ou en petites étendues, ou doivent-elles rester en possession du gouvernement. Qu'est-ce que le gouvernement va faire des terres, telle est la première question que pose le colon, et la seule qu'il regarde comme importante.

La partie des townships 20, rangs 18 et 19, qui s'étend entre la limite sud des townships et le lac Kamloops et la rivière Thompson, a été divisée en sections, M. Roper ayant demandé à acheter la terre pour en faire un pâturage d'hiver pour ses animaux. La plus grande partie de cette étendue se compose de hautes collines vers le sud, et est coupée de profondes vallées et gorges qui le printemps servent à l'écoulement des eaux, mais qui nuisent beaucoup à la circulation et diminuent la valeur de la terre. Environ le tiers de toute l'étendue est rocheux, environ un cinquième est boisé, surtout sur les collines les plus hautes; il s'y trouve du bon bois, mais il est difficile de l'utiliser à cause de sa situation. L'endroit paraît être un rendez-vous favori des animaux; l'herbe y est broutée ras, et les chevaux et bêtes à cornes y paissent en nombres, tandis qu'à quelques milles vers le sud de beaucoup plus gras pâturages étaient inoccupés. M. Roper se propose de clôturer cette étendue de terre s'il en devient l'acquéreur et permettre à l'herbe d'y croître pendant deux ou trois ans sans y mettre ses animaux, après quoi le pâturage sera capable d'en nourrir un beaucoup plus grand nombre. Il s'y trouve plusieurs étangs alcalins sur les sommets.

Les bords de quelques-unes des coulées donnent naissance à des sources, mais par l'effet des alcalis, dont le sol paraît être complètement imprégné, leur eau n'est pas bonne. Il n'y a pas de terre basse qui puisse être cultivée le long du bord du Kamloops, excepté un lot à l'extrémité est du lac qui appartient à la Compagnie de la Baie-d'Hudson. Deux ou trois lots le long du chemin des voitures pourrait faire d'excellents établissements, si l'on pouvait y avoir de l'eau pour irriguer, mais cela demanderait beaucoup de capital, et jusqu'à présent personne n'a voulu courir le risque de cette dépense. M. Roper désire acheter toute l'étendue et en a offert un dollar de l'acre. L'idée de donner à un seul homme ou à une seule compagnie le contrôle d'une grande étendue de terres est contraire aux désirs de la majorité des habitants, qui préféreraient une taxe directe de tant par tête imposée à ceux dont les animaux iraient pâturer dans ces endroits. Cette idée ne vient pas de ce qu'ils croient qu'une vaine pâture soit meilleure, mais de ce que si l'on permettait à des éleveurs d'acheter de grands domaines, ceux-ci seraient clôturés par leurs propriétaires, qui se serviraient du pâturage commun pendant l'été et garderaient leurs domaines clos durant l'hiver. Il n'est pas un éleveur qui n'achèterait et ne clôturerait une grande quantité de terre, s'il le pouvait. Ceux qui s'opposent à ce que la terre soit vendue en achèteraient eux-mêmes s'ils étaient capables, et admettent que si la terre était enclose de façon que l'herbe eût du repos, elle pourrait nourrir un plus grand nombre d'animaux. L'opposition qui se fait à la vente des terres vient donc de ce que ceux qui ne sont pas aussi puissants que d'autres sont prêts à faire tout en leur pouvoir pour empêcher ceux-ci de jouir d'avantages dont ils ne peuvent profiter eux-mêmes.

M. Palmer est un autre riche éleveur qui désire acheter trois ou quatre mille acres de terre près de Stump Lake. Les sauterelles ont cette année ravagé les pâturages dans ce voisinage. On mande aussi de la vallée Nicola et d'autres endroits dans le sud, qu'elles ont aussi été très destructrices dans ces endroits. La contrée est très rarement visitée par cette peste, et il est étonnant que ces insectes puissent en si grands nombres traverser de si vastes étendues de chaînes de montagnes pour aller s'abattre sur les vallées comparativement petites de la Colombie-Britannique. C'est assurément ce qui ne saurait arriver plusieurs fois dans une même génération. Si les pâturages n'avaient pas souffert des ravages de la sauterelle, ils auraient été

dans une excellente condition, particulièrement ceux des townships 19, rangs 18 et 17. Le rang 18 est pour la plus grande partie non boisé. Comme je l'ai dit l'année dernière, le rang 17 est généralement montagneux et boisé, mais n'en est pas moins très propre au pâturage, et l'herbe abonde sous les arbres. En traçant les nouvelles lignes dans les townships 16 et 17, rang 16, pour compléter mes arpentages de l'année dernière, j'ai remarqué que dans ces townships, qui sont décrits comme montagneux et boisés, le sol est beaucoup supérieur à celui des domaines découverts; on y voit moins de terres rocheuses, et les colines n'y sont ni si abruptes ni si hautes. Le sol y est à plus de deux milles pieds au-dessus du niveau de la vallée de la rivière Thompson à Kamloops; les gelées d'été s'y font conséquemment souvent sentir; mais que ces gelées soient assez fortes et assez fréquentes pour rendre la culture impossible là où l'on peut obtenir de l'eau pour l'irrigation, c'est ce que je ne crois pas établi, bien que les colons qui emploient les terrains bas qui s'y rencontrent, n'y tentent aucune culture, excepté M. Palmer, qui essaie de substituer le mil à l'herbe de l'endroit, et qui s'attend au succès, la graine semée l'été dernier ayant pris racine et la nouvelle herbe se faisant rapidement place à côté de l'autre. Il n'a été exploré qu'une étendue assez limitée dans les montagnes, et je suis certain qu'on y rencontrerait d'autres prairies importantes en poussant plus loin l'exploration dans la forêt. Par suite des épaisses broussailles et du bois chablis, qui rendent les forêts impassables pour les chevaux, personne ne paraît avoir pénétré plus qu'à deux ou trois milles des clairières, et il reste encore beaucoup de terre inconnue; mais il n'en sera pas ainsi bien longtemps, vu que les habitants s'efforcent de trouver autant de terre à prairies que possible, ces terres dont la valeur vient d'être constatée, étant maintenant très recherchées. Dans le township ci-dessus nommé, bien que les bois soient très épais, les arbres sont petits et ne peuvent donner que du bois à clôtures, etc. Le feu qui a commis tant de ravages dans toutes les terres boisées, n'a pas épargné celles-ci, et l'on voit en plusieurs endroits les grands arbres couchés sur le sol à moitié brûlés, pendant qu'une venue de petits pins, tout à fait trop nombreux pour jamais atteindre aucunes dimensions, occupe le sol, et ci et là se rencontrent des endroits où ces petits arbres ont eux aussi été ruinés par des incendies plus récents. Si l'expérience démontrait jamais qu'avec l'irrigation la culture pût réussir dans ces districts montagneux, de grandes étendues de terres comparativement unies et faciles à déboiser pourraient être ouvertes à la colonisation et en qualités plus grandes que dans les districts découverts, où la surface est si accidentée et où le peu de terrain uni propre à l'agriculture est déjà occupé.

Le temps a été cet été plus favorable qu'en 1886; la chaleur n'a été ni si excessive ni si persistante; et plusieurs pluies, au commencement de la saison et dans le cours de l'automne, ont beaucoup favorisé la croissance de l'herbe et allégé les travaux de l'irrigation. Les pâturages étaient au commencement de l'hiver beaucoup meilleurs que l'année dernière, et les chevaux et les bêtes à cornes étaient en excellent état au milieu de décembre, quand je suis parti.

Quant au climat, je ne crois pas qu'il soit possible d'en trouver de plus propre à la vigueur et à la santé, surtout pour les personnes sujettes à l'asthme, le catarrhe, et autres maladies similaires. J'ai rencontré plusieurs personnes qui étaient venues dans l'ouest pour raisons de santé, et qui y trouvaient un bien inappréciable.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS FAWCETT, A. F.

Monsieur E. DEVILLE, arpenteur général,  
Ottawa.

## No 21.

## RAPPORT DE JOHN McLATCHIE, A. F.

## SUBDIVISIONS LE LONG DES RIVIÈRES DU SAUMON, DE L'AIGLE ET SPELLAMCHEEN.

SICAMOUS, C.-B., 12 janvier 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser le rapport suivant sur les arpentages que j'ai faits pendant la dernière saison dans la zone du chemin de fer dans la province de la Colombie-Britannique.

Les travaux de la saison ont compris l'arpentage des vallées des rivières de l'Aigle, du Saumon et Spellamcheen ; le rétablissement des poteaux du levé du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis le Bras-du-Saumon jusqu'à Notch-Hill, et l'arpentage de différentes sections à Tappen et à Notch-Hill ; soit en tout environ deux cent cinquante milles de lignes de sections et de lignes de relevé.

Dans la vallée de la rivière de l'Aigle, depuis son embouchure jusqu'au lac Griffin, distance de vingt-sept milles, ces travaux ont consisté à déterminer les lignes de sections et les coins de sections le long du chemin de fer du Pacifique à partir des stations du levé du chemin de fer.

Depuis l'embouchure de la rivière jusqu'à la fourche, la vallée est d'un mille à un mille et demi de largeur, et le long du bras sud jusqu'au lac Griffin, d'un quart de mille à un demi-mille de largeur.

Il n'y a qu'un seul colon d'établi dans cette vallée, près de la ligne du chemin de fer, à environ deux milles à l'ouest de la station de Craigillachie. L'endroit qu'il a choisi est excellent. Le sol y est argileux et la situation est bonne pour l'irrigation.

Le sol de la vallée varie en général entre légère argile sablonneuse et sable et gravier ; il n'y a que dans les endroits bas et que les eaux du printemps inondent que le sol soit riche. Bien que le sol paraisse léger, le mil pousse en abondance le long du chemin des voitures. Il paraît y avoir aussi quantité de broussailles et de mauvaises herbes dans les sous-bois, mais cela est probablement dû à l'ombrage qui les protège, et si elles étaient exposées aux rayons du soleil, elles n'auraient pas la même vigueur.

Il y a eu une immense quantité de très beau bois dans cette vallée, principalement du sapin de Douglas et du cèdre, mais les incendies des deux ou trois dernières années en ont détruit la plus grande partie, de sorte qu'il n'y reste plus que bien peu de bois de commerce. Un certain nombre d'arbres visités par le feu sont encore verts, mais l'écorce ayant souffert, les vers auront bientôt rendu le bois impropre à la fabrication.

Sur la rivière au Saumon les arpentages s'étendent au sud vers l'amont de la rivière à partir de son embouchure environ dix milles, à travers les townships 19 et 20, rang 10. Dans le township 20, la vallée, est d'un mille et demi à deux milles de largeur ; et dans le township 19, d'un demi-mille à un mille de largeur. Le sol est de terre noire et argileuse sur sous-sol d'argile. A l'époque de l'arpentage, il n'y avait que trois colons d'établis, mais depuis plusieurs y ont choisi des terres.

Il a été arpenté assez de terre dans cette vallée pour établir 40 ou 50 colons.

Dans le township 20, rang 10, à l'embouchure de la rivière, il a été établi pour les Sauvages une réserve contenant environ 2,400 acres de terre, et la plus grande partie des terres à foin de la vallée, à part d'excellentes terres arables. On regarde la chose comme un grand obstacle à la colonisation de la vallée, et il n'y a pas de doute que plusieurs colons s'y seraient établis qui ne l'ont pas fait par cette raison. Sur le plateau au sud-est et sud-ouest du Bras-du-Saumon, vers le mont Ida, le bois a presque tout été détruit par le feu. Dans la vallée il n'a pas tant souffert. Il se compose de

tremble, de cèdre et de sapin de Douglas; les sapins et les cèdres sont de deux à quatre pieds de diamètre, et en général grands et droits. Les trembles ont une moyenne de trois à quatre pieds, et souvent mesurent jusqu'à six pieds de diamètre. Il y a aussi du peuplier et du bouleau blanc. Le saule rouge et gris, l'aubépine et le coudrier, enlacés de chèvrefeuille des bois, forment un épais fouillis le long de la rivière. Dans le township 19 se trouvent de bonnes terres pâturables sur les versants des colines et les plateaux.

A Tappen j'ai arpenté plusieurs sections attenant à la réserve des Sauvages, qui est située à l'embouchure des ruisseaux White et Granite, et contient environ 800 acres des meilleures terres arables de la localité. Il n'y a que trois colons établis en cet endroit. Les deux qui sont dans la vallée du White ont eu une grande récolte de légumes sans avoir recours à l'irrigation. Cette vallée est d'à peu près un quart de mille de largeur. Le sol est composé de terre noire d'une profondeur de deux pieds, et l'humidité qu'il retient suffit pour le rendre fertile. Toute la contrée arpentée a été dévastée par des incendies qui ont en partie détruit le bois, lequel se compose principalement de cèdre et de sapin de Douglas de deux à trois pieds de diamètre.

Les sections arpentées à Notch-Hill ont en général un sol de terre sablonneuse et argileuse, avec sous-sol d'argile. Elles sont pour la plus grande partie composées de terres hautes ou de plateaux, mais deux marais, l'un au nord, l'autre au sud de Notch-Hill, contenant plusieurs centaines d'acres de terre sont composés de terre noire d'une profondeur de deux à trois pieds. Quatre colons ont fait des travaux et récolté une quantité considérable de légumes, principalement des pommes de terre et des choux, et bien que le niveau de l'endroit soit à plusieurs centaines de pieds au-dessus de celui du lac Shuswap, ces légumes m'ont paru supérieurs à tous ceux que j'ai vu récolter dans la vallée. Le bois, qui se compose principalement de sapin et de cèdre, de deux à trois pieds de diamètre, a été en partie détruit par le feu. Il en reste cependant une grande quantité qui peut être sciée avec avantage, bien que les troncs aient passablement souffert.

De Tappen vers le nord-ouest le long du ruisseau Granite, vers le nord le long du ruisseau White vers le lac White, le long du chemin de fer jusqu'à Notch-Hill, et s'étendant au delà de Notch-Hill jusqu'à la baie Black sur le lac Shuswap, se trouve une grande étendue de terre arable, composée de terres hautes ou de plateaux, avec ci et là des marais et des vallées de ruisseaux. La plus grande partie aura besoin d'irrigation. Le long du chemin le mil croît en abondance surtout dans les bois, où il y a de l'ombre. Les colons prétendent que l'on pourrait récolter du foin et du blé sur les plateaux sans irrigation, mais cela reste à démontrer.

J'ai tracé une ligne depuis le Bras du Saumon jusqu'à la rivière Spallamcheen, et traversant la vallée du Canot. Cette vallée comprend de la bonne terre arable. Le sol est en général de terre sablonneuse. Le bois comprend principalement du sapin de Douglas et du cèdre, de deux à trois pieds de diamètre, et a été en partie détruit par le feu. Sur le flanc occidental de la montagne le feu a presque tout détruit le bois. Dans la vallée du ruisseau du Canot et sur le flanc est de la montagne vers la rivière Spallamcheen, la plus grande partie du bois est tombée; c'est le plus grand abattis que j'aie vu. Le bois qui reste debout est mort ou a été attaqué par le feu, de sorte que dans quelques années il sera sans valeur pour la fabrication. Il n'y a que quelques bouquets d'arbres le long de la ligne qui aient échappé. Les arpentages de la vallée de la Spallamcheen ont été poussés vers le sud jusqu'à environ douze milles de Sicamous, quatre milles étant dans la vallée de la rivière et le reste le long des Sicamous Narrows et du lac Mara. Dans la vallée la terre arpentée est en général basse et humide, et est en partie inondée par les crues du printemps. Une huitaine de colons se sont établis dans cet endroit. Le sol est de terre sablonneuse et argileuse, avec sous-sol d'argile. Le bois de la vallée a été presque tout détruit par le feu. Il reste encore de grands cèdres et sapins, mais peu de bois propre à la fabrication.

Au sud de la partie arpentée, cette vallée est considérée comme l'une des plus propres à l'agriculture qui soient dans la Colombie. L'année dernière le blé a donné une moyenne de plus de trente boisseaux à l'acre sans irrigation, et ce rendement

est regardé comme au-dessous de la moyenne ordinaire. On compte aussi que la culture des fruits va devenir considérable dans cette vallée. Trois pleins wagons comptant plusieurs milliers de pommiers et autres arbres fruitiers, pour lesquels une somme de \$15,000 a été payée, ont été plantés dans le cours de la saison, et ceux qui ont entrepris cette expérience ont confiance dans le succès.

Partout où mes travaux m'ont porté dans ces vallées, j'ai observé que les cours d'eau descendant dans les montagnes peuvent fournir une eau abondante pour l'irrigation. Je doute cependant qu'il soit bon d'employer l'eau froide de ces rivières et ruisseaux sans la retenir plusieurs jours au préalable dans un réservoir. La croissance des plantes ne saurait manquer d'être retardée par des inondations à cette température, comme j'en ai vu faire, bien que le mal ne serait peut-être pas aussi grand si l'eau circulait dans de petites saignées, vu que la température est très élevée dans les vallées, où elle atteint souvent 120° à l'ombre.

Un des obstacles à la colonisation du pays, c'est le coût d'ouvrir les terres boisées. D'après les renseignements que j'ai obtenus, les frais peuvent être d'environ soixante et quinze dollars l'acre. Ce chiffre comprend le bêchage ou le piochage, et explique dans une certaine mesure le peu de progrès faits par les colons après deux ou trois ans d'établissement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN McLATCHIE, A. F.

MONSIEUR E. DEVILLE,  
Arpenteur fédéral,  
Ottawa.

## N° 22.

## RAPPORT DE P. R. A. BÉLANGER, A. F.

## SUBDIVISIONS DANS LE VOISINAGE DE LA RIVIÈRE COLUMBIA.

L'ISLET, 17 décembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser le rapport général suivant sur mes travaux de la dernière saison.

En conformité de vos instructions du 7 mai dernier, ayant en vue l'établissement des coins de sections le long du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la Colombie-Britannique, je suis parti de l'Islet le 23 du même mois, et me suis arrêté à Ottawa pour plus amples instructions, puis à Winnipeg et à Calgary pour engager des hommes. Le 11 juin je suis arrivé à Stephen, l'endroit où devaient commencer mes travaux. De là j'ai établi les coins de sections et de quarts de sections les plus rapprochés du chemin de fer, sans interruption jusqu'à Leancoil, dans la vallée de la rivière Wapta (Cheval-qui-Rue), sur une distance d'environ vingt-cinq milles, traversant presque diagonalement les townships 28, 27 et 26, dans les rangs 17, 18, 19, à l'ouest du 5e méridien principal. La contrée ainsi traversée n'est pas propre à la culture, à cause de son âpreté et des gelées hâtives qui y sévissent. Le bois a presque tout été détruit par le feu. Il y a néanmoins dans les contreforts et les flancs des montagnes, de splendides épinettes, sapins et cèdres; on peut aussi y trouver quelques pins propres à la fabrication et aux fins de construction, surtout sur la rive nord de la rivière, où les incendies n'ont pas été si fréquents.

Le mont Stephen est situé dans le quartier sud-est du township 28, rang 18, à l'ouest du 5e méridien principal. Il existe un dépôt de galène dans la section 22 de ce township, lequel a été développé dans une certaine mesure. La mine est située au-dessus de l'entrée est du tunnel du chemin de fer Canadien du Pacifique. Field est situé à l'ouest du mont Stephen, sur la section 17.

A environ deux milles au nord-est de la Quene de-Loutre, dans le rang 19, est situé un autre dépôt de galène qui a été exploité jusqu'au printemps dernier, quand un incendie a détruit les moulins et l'outillage.

Près du sommet des Rocheuses, la vallée de la Wapta est étroite et âpre, particulièrement entre Hector et Field; à l'ouest de ce dernier endroit, elle s'élargit quelque peu. Elle contient de bonnes terres qui conviendraient bien à l'agriculture, si les gelées qu'elles subissent n'étaient pas de nature à empêcher la maturation des graines.

Le 12 de juillet, pendant que j'étais à Leancoil, j'ai reçu votre dépêche télégraphique qui m'ordonnait de me rendre à Illecillewaet, pour y arpenter des emplacements. Je suis arrivé le 13 à Illecillewaet, où vous m'avez donné des instructions verbales concernant l'arpentage. Je suis ensuite allé à Revelstoke pour arpenter quelques terrains de squatters. J'ai arpenté parties des sections 14, 15, 22, 23, 26, 27, 28, 29 et 30, dans le township 23, dans le rang 2, à l'ouest du 6e méridien. Le terrain de MM. John Miles et Samuel D. Crowl est assez beau et très propre à la culture. Celui de M. William Mackee convient mieux à l'évelage. Ces trois propriétés confinent à la ligne du chemin de fer; le voisinage est montueux, le bois y a été détruit, et est remplacé aujourd'hui par des broussailles. Le terrain de Geo. Sproat est à environ deux milles et demi de la ligne du chemin de fer, et sur la rivière Columbia. La terre peut-être décrite comme terre à foin. C'est une prairie naturelle impropre à d'autre culture. Entre le chemin de fer et le terrain de Crowl, j'ai rencontré de très grands arbres, consistant en épinettes, en pins de Douglas, quelques pins blancs, et une grande quantité de cèdres, l'un de ces derniers mesurant 35

pieds de circonférence. Autant que j'ai pu voir, il y aurait une grande quantité de gros bois à couper dans la vallée de la Columbia, au sud de Revelstoke.

Le 6 août, après avoir terminé mes travaux dans le voisinage de Revelstoke, j'ai retourné à Illecillewaet pour arpenter des emplacements de village en conformité d'instructions reçues le 30 juillet. Ayant constaté que M. Poudrier, A.F., avait déjà tracé environ soixante-dix lots pour la compagnie du chemin de fer, et pour ne pas déranger les travaux qui avaient déjà été faits sur les lots ainsi arpentés, j'ai adopté la subdivision qu'il avait faite pour tous les lots déjà occupés, arpentant le tout de nouveau et ne faisant quelques changements que dans la partie ouest où il n'avait pas été exécuté de travaux. La partie ouest de la ville avait été subdivisée en quatre-vingt-neuf lots, et la partie est en 119. Les rues et avenues ont 50 pieds de largeur. Entre les parties est et ouest de la ville se trouve la réserve de la Compagnie de Mines et de Fonderie de Selkirk, qui a 481 pieds de front sur la réserve du chemin de fer et s'étend jusqu'à River Avenue.

La ville d'Illecillewaet est située sur un petit plateau formé par un coude de la rivière Illecillewaet, et s'étend entre la rivière et une ligne droite parallèle à la voie principale du chemin du Pacifique à la station d'Illecillewaet, qui est à deux cent cinquante pieds au nord du centre de la ville. La rivière et de petits cours d'eau qui descendent des hautes avantages du voisinage fournissent une eau abondante. A l'époque de l'arpentage, la partie est de la ville et la réserve de la compagnie étaient densément boisées. L'activité était dans la partie de l'ouest, où la terre avait été débarrassée des arbres, et les bâtiments s'élevaient en grand nombre. Cependant je n'hésite pas à dire que les lots de la partie de l'est seront bientôt considérés comme ayant plus de valeur que ceux de l'ouest, que la rivière peut inonder tous les ans. L'avenir de la ville semble reposer sur la perspective de l'industrie du bois, qui est déjà en activité, ainsi que ce que promettent de nombreuses et riches mines de la chaîne des Selkirks (dont quelques-unes qui sont très riches sont déjà exploitées par la Compagnie de mines et de fonderie de Selkirk).

De l'autre côté de la rivière il paraît y avoir un plateau superbe où l'on pourrait avec avantage tracer plusieurs emplacements de villes.

Après avoir terminé l'arpentage d'Illecillewaet, je suis parti le 21 août pour Donald, où j'ai passé la plus grande partie de la semaine suivante à préparer mes notes et mon plan. Je me suis ensuite remis à l'exécution de mes premières instructions et à l'établissement des coins de sections de Donald à Golden, où mes travaux de la saison ont pris fin.

La seule terre cultivée qui vaille la peine d'être mentionnée, se rencontre dans la zone du chemin de fer près de Golden, où cinq ou six fermes sont exploitées avec avantage, et où les racines réussissent particulièrement bien. Comme j'étais à établir une ligne de section à travers cet établissement, je me suis rendu compte du dérangement qu'auraient à subir les squatters si leur patrimoine devait leur être assigné en conformité du système d'arpentage régulier; quatre squatters se trouveraient sur une seule et même section, pendant que deux autres se trouveraient sur une autre. En pareils cas, je crois que le meilleur moyen de satisfaire tout le monde serait d'accorder à chaque squatter le terrain qu'il a choisi tout d'abord, faisant front sur la ligne du chemin de fer ainsi qu'indiqué dans le plan.

A Moberley un M. Wm. Barker cultive les racines avec beaucoup de succès. A partir de là en allant vers l'ouest il existe de grands marais à foin. La vallée de la Columbia contient aussi une belle prairie à foin d'environ quatre milles de longueur, au sud-est de Golden. Non seulement cette prairie fournit l'approvisionnement des squatters du voisinage, mais encore celui des habitants de Donald et de Golden.

Dans la vallée de la Columbia, le bois a plus ou moins souffert du feu le long du chemin de fer Canadien du Pacifique. En plusieurs endroits il est presque tout brûlé, et ce en qui reste n'est guère bon que pour le chauffage. Je remarque cependant qu'à partir de Moberley vers l'ouest jusqu'à un mille à l'ouest du ruisseau des Bluets, savoir, sur une distance d'environ quatre milles, la contrée est fortement boisée de superbes grandes épinettes et de magnifiques pins de Douglas, et ce boisement s'étend plusieurs milles dans la vallée du ruisseau.



Vers la fin d'octobre, voyant que la glace qui flottait sur la Columbia rendait dangereuse et presque impossible la navigation en canot, et que les saules étaient trop épais sur les rives, je suis arrivé à la conclusion que le levé de la rivière ne pourrait pas se faire avec avantage à une époque aussi avancée de la saison. Je me suis conséquemment borné à trois ou quatre milles de levé, qu'il était nécessaire de faire pour calculer l'étendue d'emplacements déjà appropriés, ou voulus pour des moulins et des scieries, des débarcadères, etc.

Dans le cours de mes travaux je n'ai eu occasion de prendre que dix-sept vues photographiques.

J'ai libellé onze déclarations solennelles de colons concernant les fermes mentionnés dans le présent rapport.

Le 29 octobre j'arrivais à Calgary, et je serrais mes équipements. J'en suis parti le 30 pour Winnipeg, où j'ai congédié mes hommes, repartant immédiatement pour chez moi.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. R. A. BÉLANGER, A. F.

Monsieur E. DEVILLE,  
Arpenteur général,  
Ottawa.

## No 23.

## RAPPORT DE J. J. McARTHUR, A.T.

## RELEVÉ TOPOGRAPHIQUE DES MONTAGNES ROCHEUSES.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur mes travaux topographiques dans les montagnes Rocheuses.

Mes instructions me disaient de commencer près de Field, C.-B., et de là étendre mes travaux de façon à comprendre s'il était possible la zone de vingt milles de chaque côté de la ligne du chemin du Pacifique. J'ai relié mon travail au levé du chemin de fer Canadien du Pacifique. J'avais avec moi un aide et un autre homme comme serviteur et cuisinier. Nous avions trois chevaux et le nécessaire pour le campement. J'ai choisi le mont Field comme une de mes stations initiales. Nous avons fait cette ascension, qui était la première de la saison, avec beaucoup de fatigue et non sans danger. A l'aurore le 15 juillet je traversais à gué le Cheval-qui-Rue, accompagné de mon aide. On pourra juger si la chose était agréable quand je dirai que le courant était rapide, que nous avions de l'eau jusqu'à la ceinture, et que le thermomètre était au-dessous de 32°. Vers le sommet notre marche était loin d'être directe. Un dos d'âne boisé d'une grande élévation relie le mont Field à la haute montagne d'en face de la station Field, et il nous parut que nous trouverions là la seule route praticable, ce que la suite a prouvé.

Deux mille pieds d'ascension très raide se firent à travers un bois épais encombré de broussailles ; tandis qu'au delà notre course nous porta souvent sur des traces d'avalanches, et l'entassement des débris n'étaient rien de très agréable à traverser. Jusqu'à ces clairières pratiquées par les avalanches nous n'avions pas encore pu apercevoir notre destination, nous avions peiné avec persévérance sans rien pour nous encourager ; mais dès lors dans ces abattis nous pouvions de temps en temps apercevoir le mont Field, et nous redoublions de vigueur. Puis vinrent deux profonds canyons en argile à traverser. Après quatre heures d'ascension l'absence de broussailles dans les sous-bois, la ressemblance de la forêt à un parc, et de fréquentes clairières pareilles à des jardins, nous avertissaient que nous approchions de la ligne forestière. Vers les dix heures nous y étions rendus et nous nous asseyions pour nous reposer et entamer nos provisions. Ici devaient commencer toutes les difficultés et les dangers réels de l'entreprise. La montagne paraît plus formidable d'ici que d'en bas. Nous sommes en ce moment près d'un mille plus loin du chemin de fer que notre destination, et il nous faut nous éloigner encore davantage avant d'atteindre le sommet du dos d'âne qui conduit au mont Field. Nous avons à monter diagonalement une pente très raide, couverte d'un schiste très fatigant, n'offrant aucune résistance, et dans lequel nous glissons à tout instant enfoncés jusqu'à la cheville. Après une ascension d'une heure et demie dans le schiste et quelquefois sur la neige à pic et dure qui remplit les petits ravins, nous atteignons le haut de la montée. De là au sommet du dos d'âne, à environ trois cents pieds plus haut, le trajet est très difficile. C'est une masse sans liaison de débris à moitié équilibrés et dont le moindre déplacement peut être fatal. Vers midi, nous arrivons triomphants au sommet. Collé au versant opposé et presque de niveau avec le sommet, est un glacier qui longe le dos d'âne et descend à une distance considérable. Le ciel s'est couvert pendant les deux dernières heures, et le vent froid qui vient de l'ouest n'a rien de clément.

En poussant le long de la crête bouleversée nous arrivons un peu après une heure à la cime du mont Field, après huit heures d'ascension. Au delà du canyon du Bras du Nord (*North Fork*), les yeux découvrent vers le nord un vaste glacier qui s'étend vers le nord-ouest et est en apparence interminable. Sous le jour sombre

qu'il fait, il apparaît comme un immense champ de neige sale et inégale, percé çà et là de hautes crêtes et d'aiguilles de roche en partie couvertes de neige, et s'élevant à plusieurs centaines de pieds au-dessus du glacier, comme dans un effort pour se dégager de son étroite. Au fond du canyon, à près de 6,000 pieds au-dessous de nous, coule le Bras du Nord, dont les eaux, par leur apparence laiteuse, témoignent de leur origine glaciaire. Directement en face, de l'autre côté du canyon du Cheval-qui-Rue, s'élève le mont Stephen, bien au-dessus de nous; et au loin, dans la direction de la passe de la Queue-de-Loutre, un groupe de trois pics domine tout ce qui l'entoure. Ces "Trois-Pics," comme je les ai appelés (*Three Peaks*), sont les plus élevés que j'aie déterminés, celui de l'ouest s'élevant à 11,000 au-dessus du niveau de la mer. Des nuages s'amoncellent sur les sommets de la chaîne Van Horne et nous avertissent qu'il se prépare une tempête et que nous n'avons pas de temps à perdre. Je me mets à faire des croquis des montagnes et à me familiariser avec l'apparence des nombreux pics, afin de pouvoir les reconnaître plus tard d'autres points de vue. Cela me prend une heure. Je me mets ensuite immédiatement à prendre mes observations. La lecture des azimuts et des distances zénithales sur tous les principaux pics indiqués sur mes croquis me prend une autre heure, et j'ai à peine remis mes instruments en boîte que le vent et la neige fondent sur nous. C'est un ouragan de la belle espèce. Nous nous réfugiâmes sous les entablements de rochers; mais nos vêtements nécessairement légers nous protègent peu contre un temps pareil; de plus, l'effort de l'ascension nous a fait transpirer et le temps que nous avons passé sans remuer sous le vent froid et humide nous a presque paralysés. Eaviron un quart d'heure après la tempête est passée, et bien que le soleil ne paraisse pas, l'atmosphère est beaucoup plus clair qu'auparavant. Nous nous mettons aussitôt à prendre nos vues, ce qui est bientôt fait grâce au commode instrument photographique qui nous a été fourni, et contents de l'occasion de nous réchauffer, nous empaquetons nos instruments et nous remettons en route. Pour revenir au point où nous avons atteint de sommet du dos d'âne nous profitons plusieurs fois du glacier, où la neige fraîchement tombée crie agréablement sous nos pieds comme en hiver. De là à la pente en schiste, il nous faut les plus grandes précautions, car la descente ne manque pas d'être plus difficile et plus dangereuse que l'ascension. La face aux rochers nous partons à reculons, tâtonnant des pieds et ne risquant jamais de nous appuyer sur rien sans d'abord nous assurer si le point d'appui est solide.

Après une descente tout aussi longue qu'a été l'ascension nous arrivons au schiste. Dès lors chaque pas que nous faisons nous descend de plusieurs pieds. Dans environ dix minutes nous parcourons ce qui nous a pris une heure et demie, et nous arrivons à la ligne forestière.

Ici nous nous reposons et mangeons le reste de nos vivres. Rien ne peut surpasser la beauté des jardins qui s'étendent au pied de ces neiges perpétuelles. En parcourant des yeux la forêt qui ressemble à un parc avec sa pelouse verte, il est difficile de s'imaginer la limite de la végétation. Vers l'ouest, à environ cinq milles, est une haute montagne canoïle, qui monte à 5,734 pieds au-dessus du niveau de la mer, et à sa base gît le lac Émeraude, alimenté par trois grands glaciers qui sont séparés presque jusqu'à leurs bases par des pointes rocheuses, et se terminent en une commune moraine de sables, graviers et cailloux, qui s'étend environ un mille et demi jusqu'au lac sur environ deux milles de largeur. Reprenant notre route nous descendons presque à la course sous la forêt jusqu'aux canyons d'argile et aux traces des avalanches, où il nous faut user de la plus grande prudence. Le reste de la descente se fait sans incidents, et nous arrivons au camp à 8 heures du soir, après une absence de quinze heures, dont environ trois passées au sommet.

Dans toutes les passes que nous avons explorées, les montagnes s'élevant à pic de chaque côté et étant couvertes de bois et broussailles épaisses, il nous a été impossible de nous servir de nos chevaux. Aucune ascension ne nous a pris plus qu'une journée cette année, bien que pour qu'il en fût ainsi nous eussions à peiner presque continuellement pendant des douze ou dix huit-heures. Vu l'âpreté des montagnes il était presque impossible de porter des couvertures et des provisions en sus de nos instruments, d'ailleurs nous faisons en une journée ce qui autrement nous aurait pris deux jours.

Notre seconde ascension a été celle d'un pic situé entre le mont Dennis et le mont Stephen, où nous avons monté notre instrument photographique à 3,500 pieds au-dessus de la vallée. Notre principal objet était de reconnaître le mont Stephen, et de découvrir, s'il était possible, une route par laquelle nous pourrions en gagner le sommet. Vu de notre station il nous paraissait formé en coin, avec une arête montant comme une lame jusqu'aux tours qui couronnent son sommet. Le versant de l'est forme partie de la muraille d'un vaste amphithéâtre, situé immédiatement en arrière des glaciers, où prend naissance le ruisseau le long duquel nous étions montés, et qui se jette dans la rivière près de Mount-Stephen-House. L'arête dont j'ai parlé offrait la seule route possible, et de l'endroit où nous étions elle nous paraissait très raide et accidentée, et nous arrivâmes à la conclusion que le mont Stephen était imprenable, bien que plus tard dans le cours de la saison, après avoir acquis de l'expérience et de l'audace, nous avons tenté l'entreprise et l'avons menée à bonne fin. Après avoir fait l'ascension du mont Dennis, je me suis rendu à Hector, près du sommet, où j'ai occupé quatre stations. Vers ce temps-là la fumée nuisait beaucoup à nos travaux. Notre première station était immédiatement au-dessus du lac Cheval-qui-Rue, sur une des cimes de l'arête qui forme le sommet des montagnes Rocheuses. De ce point la vue commande l'immense glacier que nous avons vu du mont Field. Vers le nord ouest, une suite de crêtes et de cornes, courtes, rocheuses, et couvertes de neiges, forment le sommet des montagnes Rocheuses.

Le glacier remplit les intervalles sur une largeur de trois ou quatre milles, et s'abaisse de chaque côté, alimentant, à l'est, les lacs de l'Arc, le ruisseau du Bain, et autres tributaires de la rivière de l'Arc, et à l'ouest formant partie de la muraille du vaste amphithéâtre entourée de glace où le Bras du Nord prend sa source. Sur une distance de vingt grands milles ce glacier marque la cime des Rocheuses; il se dirige ensuite vers le sud et se relie à ce vaste groupe de glaciers qui s'étendent vers le nord à partir du lac Émeraude. Autant que nous pouvons en juger, ce grand champ de glace n'est interrompu que par les saillies des crêtes rocheuses et des pics qui portent témoignage de la chaîne de montagnes ensevelie.

Le sommet des Rocheuses offre en cet endroit au géologue et au savant un champ d'observation des plus intéressants. Nulle part sur le continent la glace ne porte plus en évidence la marque de son âge, et n'est en même temps de plus facile accès.

Nous avons ensuite exploré la passe du ruisseau de la Cataracte, au sud d'Hector. Ce ruisseau forme la tête des eaux du Cheval-qui-Rue. Nous avons pénétré jusqu'à la ligne de faite locale. Nous avons occupé trois stations le long de cette passe. Notre première était située du côté est de la vallée, sur une crête divisant deux grands glaciers en mouvement, qui se trouvent entre deux murailles escarpées de sept mille pieds de hauteur, et descendant à angles très abrupts. Ces rivières de glace forment une étude très intéressante, quand on regarde leurs merveilleuses cascades solides avec leur apparence agitée, les larges gerçures et crevasses qui fendent leurs surfaces, le vert pâle des grands pans perpendiculaires d'où se sont récemment détachées d'énormes masses couvertes de neige poussées par les masses qui les suivent, culbutées dans les précipices avec celles qui les ont précédées, et brisées en centaines de blocs bleus épars au bas sur le versant. Plus tard, en montant la passe, nous avons rencontré un éboulement fortement sillonné de gros graviers et de cailloux et large de plusieurs centaines de verges, qui est l'œuvre de ces glaciers. Juste en face de la station est un haut rameau couronné de glaciers qui part de la Cathédrale. Ce champ de glace, qui a plusieurs milles de longueur, s'étend maintenant jusqu'au niveau d'environ quatre mille pieds au-dessus de la vallée; et les arêtes tourmentées qui descendent du sommet portent témoignage des courants de glaces qui, à une certaine époque, descendaient de ce vaste amoncellement. Après avoir remonté un peu plus loin la vallée, nous traversons le ruisseau et continuons notre route du côté ouest. Les épaisses broussailles et les arbres abattus par le vent rendent notre progrès lent et difficile, et il nous faut souvent toute une journée pour faire un couple de milles. Comme nous approchons de la ligne de faite, le sol se découvre et nous traversons de beaux parcs semés de petits lacs que relient des ruisseaux méandreux. Ce faite n'est qu'à quelques centaines de pieds au-dessous de la ligne des neiges perpétuelles.

Nous occupons une station sur le cône secondaire de la grande montagne qui s'élève à l'est de la passe. La vue a ici une portée très étendue. Du côté du sud, si l'on suit du regard l'abrupte ouverture du canyon, les Trois-Pics se dégagent de la haute chaîne qui divise la vallée de la Queue-de-Loutre (*Otter Tail*) de celle de la Patte-de-Castor (*Beaver Foot*). À l'est s'élève la haute cime glaciaire des Rocheuses, et juste vis-à-vis, gisant dans le large enfoncement d'un grand amphithéâtre entouré de glaciers, s'étend un lac gelé, qui a sans doute été formé par la moraine du glacier retraitant, qui a dû boucher la gorge par lequel passait jadis une rivière de glaces. L'œil aperçoit d'ici plusieurs de ces lacs, la barrière qui les retient s'arrêtant invariablement sur le bord de quelque pente escarpée, où miroitent plusieurs cours d'eau, décharges souterraines du lac. En descendant cette montagne, nous glissons sur la paroi d'un bassin circulaire dont les côtés et le fond sont couverts d'une neige épaisse que l'action du soleil a amollie sur une profondeur de quelques pouces, mais qui se change en glace si l'on creuse un peu plus loin. À partir du bord de cette pente la descente est d'environ 45° sur une distance d'un grand quart de mille, sans fentes ni crevasses. Nous renversant bien sur nos piolets et glissant sur les pieds, nous partons avec une raideur épouvantable dans la neige qui vole loin au-dessus de nos têtes, et en quelques secondes nous avons parcouru une distance qui nous eût pris plus d'une heure si nous eussions continué dans les roches que nous venions de quitter. La partie inférieure du bord de ce bassin n'est pas à plus de 50 pieds au-dessus du fond, et il a été évidemment formé de la même façon que les lacs de glace que j'ai déjà décrits. La fumée a beaucoup nui à nos travaux durant cette expédition. Je revins ensuite à Hector, et j'expédiai mon équipement par le chemin de fer jusqu'à la Queue-de-Loutre, tandis que j'envoyais les chevaux par le chemin ordinaire.

J'ai occupé une station à l'entrée de la passe du côté de l'ouest, et une autre de l'autre côté du Cheval-qui-Rue, du côté de l'est du ruisseau du Porc-épic. En remontant la passe de la Queue-de-Loutre, nous prenons le vieux chemin des Sauvages qui n'a pas été fréquenté depuis des années, et qui longe le sommet du canyon où coule la rivière. Il nous faut beaucoup de temps et de travail pour le suivre. À environ six milles nous nous trouvons devant un canyon tributaire d'environ 1,000 pieds de profondeur. Nous mettons toute une journée à le traverser. La descente se fait sans accident, mais l'autre côté est épaissement boisé et beaucoup plus à pic. Nous réduisons les fardeaux, avec l'intention de revenir chercher ce que nous laissons quand nous aurons atteint le sommet avec les chevaux. À tous les cinquante pieds du chemin en zigzag, des repos ont été ménagés dans le flanc de la falaise. Nous réussissons à conduire un des chevaux avec sa charge jusqu'au sommet; mais le second, une fois rendu au milieu de la montée, et avec ses pieds de devant sur l'un des repos, refuse d'avancer, et se rejetant en arrière roule en bas du canyon. Après deux ou trois efforts frénétiques pour se retenir, il disparaît, tandis que les sons de sa cloche témoignent de la violence de sa descente. Dans quelques secondes le son cessant, nous partons après lui en nous retenant aux broussailles dans une succession de précipices peu profonds mais escarpés. Nous nous attendons à le trouver cou et jambes cassées. À environ trois cents pieds nous l'apercevons logé la tête en bas entre deux arbres. Le regard implorant qu'il nous jette nous apprend qu'il est vivant; sa charge n'a pas été déplacée, mais nos piolets qui étaient attachés dessus, sont tous deux cassés près de la fermeture. Nous enlevons la charge de l'animal, et après l'avoir dégagé non sans difficulté, nous ne sommes pas peu surpris de trouver qu'à l'exception d'une demi-douzaine de petites coupures et de quelques contusions, il n'a aucun mal. De crainte d'une nouvelle mésaventure, nous décidons de porter les fardeaux nous-mêmes, et le soir venu nous avons tout monté, après l'une des plus rudes journées de travail que nous ayons jamais faite l'un ou l'autre.

Nous avons occupé trois stations le long de cette passe. Pendant que nous observions sur le second pic, dont nous avons fait l'ascension à cinq mille pieds au-dessus de la vallée, nous nous trouvâmes enveloppés dans une tempête électrique qui dura environ un quart d'heure et pendant laquelle nous nous réfugiâmes sous les entablements des rochers. Les éclairs aveuglants et les coups de tonnerre qui semblaient ébranler la montagne sur sa base, rendaient notre position peu agréable. Une fois

la tempête passée, je montais reprendre mes observations sur le sommet, quand je me sentis sur la figure et dans les mains une légère sensation de picotements accompagnée d'un bourdonnement comme si un essaim de fourmies volantes tourbillonnaient autour de ma tête, et les pétélements qui se produisaient quand je me touchais le visage ou la barbe me firent tressaillir. J'appelai mon aide, qui n'eut pas plutôt quitté sa retraite que ses actions et la consternation peinte sur sa figure m'apprirent que lui aussi était chargé du fluide électrique. En peu de temps tout se dissipa. Pendant cette tempête, et fréquemment dans le cours de mes travaux dans les montagnes, j'ai eu occasion de remarquer les effets des grands vents sur les débris d'ardoise qui recouvrent le sommet de la plupart des chaînes de montagnes. Cette fois l'ardoise était emporté sur les versants en tourbillons furieux.

Notre troisième station était située à environ trois milles du faite du portage entre la Queue-de-Loutre et la passe du Vermillon. Nous y avons une bonne vue des Trois-Pics. S'étendant le long de la base de la chaîne à laquelle ils appartiennent sont plusieurs glaciers qui descendent en longues pentes vers une commune moraine d'où coule un cours d'eau laiteuse, le plus important des bras de la Queue-de-Loutre.

Revenant au chemin de fer, nous nous sommes rendus à Leancoil, d'où nous avons remonté la Patte-de-Castor. Le confluent de ce cours d'eau avec le Cheval-qui-Rue est à environ trois milles du chemin de fer, et une couple de cents pieds plus loin sont les grandes chutes de la Patte-de-Castor, qui ont quarante pieds de hauteur, et dont l'embrun peut se voir à une distance de deux milles. Une grande bande d'Asniboines nous avaient précédés et le chemin était conséquemment très bon. Notre première ascension fut celle d'une montagne située à environ deux milles plus loin; du côté est de la vallée et à l'entrée d'un grand canyon tributaire. Pendant cette fatigante montée de six heures nous ne rencontrons ni eau ni neige et nous souffrons beaucoup de la soif. Arrivés au sommet nous trouvons ci et là quelques taches de neige. Collationner à environ 5,000 pieds d'altitude, assis au bord d'un banc de neige avec un sandwich de jambon dans une main et une motte de neige de l'autre, ce n'est pas précisément l'idéal du confort. Si l'on regarde du côté de l'est, les Trois-Pics forment partie de la muraille de cet immense canyon parfois haut de 7,000 pieds. Des coups de carabine nous révèlent la présence des Sauvages. Les chèvres sont en grands nombres, et dans le voisinage de la portée des fusils on les voit se disperser dans toutes les directions quand un coup de temps à autre les surprend. A 2,000 pieds environ, juste au-dessous de nous, au pied d'un glacier, nous découvrons une fumée et plusieurs chevaux tout près, et se détachant sur les pentes couvertes de neige nous voyons des Sauvagesses traînant le gibier abattu en haut par les chasseurs. Au fond du canyon, 5,000 pieds plus bas, nous pouvons voir le camp des Sauvages, les troupeaux de chevaux qui se meuvent en paissant dans les longues prairies étroites, ce qui donnent un côté pastoral à une scène d'ailleurs imposante et grande. C'est comme regarder d'en haut d'un autre monde.

Notre station suivante a été au sommet de la chaîne qui domine la rivière Columbia. Cette ascension se fait principalement à travers de grands bois et des touffes d'arales épineuses et de broussailles épaisses. Cet endroit offre une vue étendue de la vallée de la Columbia. Sur une certaine distance de chaque côté du chenal principal, la vallée est tellement semée de fondrières et de lacs, qu'il est impossible de suivre des yeux les méandres de la rivière. Le mont Sir Donald, dans les Selkirks, à une distance d'environ 75 milles, se voit de cet endroit. Le haut de la passe de la Patte-de-Castor est à environ 15 milles de l'entrée. Nous avons occupé quatre stations dans cette passe, après quoi nous avons retourné à Field avant d'explorer l'embranchement du Cheval-qui-Rue, qui commence à quelques milles en aval et se dirige vers l'ouest. En attendant l'arrivée de l'homme et des chevaux, j'entreprend l'ascension du mont Stephen. Parti du camp à 4.30 heures du matin le 9 septembre, nous avons déjà au point du jour fait une distance considérable, et à 8.30 nous atteignons la ligne forestière, et nous décidons de tenter le passage de l'arête qui ressemble à une lame, et dont j'ai déjà parlé en rendant compte d'une première exploration. La montée conduisant au sommet de cette arête est très raide et couverte de débris d'ardoise dans lesquels nous glissons en arrière à chaque pas, ce qui

rend notre progrès lent et laborieux, et à chaque tentative que nous faisons de nous asseoir, un éboulement d'ardoise nous entraîne à une distance considérable avant que nous puissions nous arrêter. Après environ une heure et demie de rude labeur nous atteignons le sommet de l'arête sur lequel se trace notre route. A compter de là notre direction est à angle droit avec celle que nous avons suivie pour arriver. A la vue des escarpements tourmentés que nous avons à escalader avant d'arriver aux rochers en forme de tours qui couronnent le sommet, nous commençons à nous faire une idée des dangers et des difficultés de la tâche que nous avons devant nous. Nous reposant souvent et ménageant notre énergie pour les labeurs qui nous attendent nous poussons vers le but avec persévérance. Des murailles perpendiculaires, quelquefois hautes de plus de deux cents pieds, se dressent souvent devant nous, et le seul moyen de les passer est de nous frayer un chemin dans d'étroites gorges en forme de V et semées de petits précipices. Dans ces endroits il nous faut nous tenir près l'un de l'autre et prendre les plus grandes précautions, attendu que le déplacement d'une simple pierre cause de réelles avalanches de pierre et de gravier. Après sept heures d'efforts nous arrivons à la base de la tour. Nous nous mettons à gravir une gorge à pic en forme de V, et notre progrès n'est parfois guère plus marqué que si nous étions sur un moulin à marches, et le gravier que nos pieds mottent en mouvement tombe comme une grêle avec un fracas continu dans les précipices au-dessous de nous. Après une pareille ascension d'environ 700 pieds, nous arrivons au sommet du ravin, et une muraille perpendiculaire de plusieurs centaines de pieds s'élève devant nous. Inscrits sur le roc sont trois noms et une date : " Hill, Whatley, Ross, 6th September, 1886." Dans une crevasse nous trouvons la boîte de noir de fumée et le pinceau qui ont servi à l'inscription. Prenant possession de ces articles nous nous mettons en frais de découvrir un chemin qui nous conduise au sommet. Une gorge étroite à pic et à parois escarpés descend du sommet en formant angle droit avec la direction de l'arête. Il en sort une voie de glace qui descend le long du flanc de la montagne. Après avoir cherché une grande demi-heure et étudié la situation, nous nous décidons à gravir cette glace environ une centaine de pieds jusqu'à un endroit où nous pourrions atteindre les rochers d'en haut. Pied à pied nous avançons, nous creusant des marches avec nos piolets, et nous finissons par arriver à l'entablement, d'où nous jetons un regard en arrière sur la périlleuse pente. Un faux pas sur cette surface polie c'est la mort, et comment nous descendrons est un problème qui ne nous cause pas peu d'anxiété. Rampant le long de dangereuses saillies en entablement, et gravissant d'étroites gorges à pic nous avançons, nous attendant à tout instant à voir devant nous quelque muraille perpendiculaire nous barrer implacablement la route. Enfin, nous arrivons au sommet de ce que nous avons d'en bas jugé être le point le plus élevé de la montagne. Nous ne sommes pas peu découragés de voir se dresser encore au-dessus de nous une autre muraille de plusieurs centaines de pieds. Nous avançons le long de l'arête déchiquetée, et arrivés presque au pied du pan de rocher, nous apercevons un profond abîme où prend naissance la gorge de glace dans laquelle nous nous sommes taillé un chemin. L'ouverture est d'environ trois pieds, et immédiatement de l'autre côté monte la face perpendiculaire du roc n'ayant à sa base qu'un étroit rebord. Laisant nos piolets en arrière, nous nous glissons sur la saillie jusqu'à une fente oblique, à l'aide de laquelle nous grimpons des pieds et des mains, le poids de tout notre corps parfois suspendu aux premières phalanges de nos doigts. Après une périlleuse montée d'environ cent pieds, nous arrivons à une inclinaison couverte de débris allant jusqu'à la ligne de faite. Nos transports de joie sont considérablement amoindris de ce que la fumée qui monte depuis le matin, a maintenant presque atteint le niveau où nous sommes. Cette ligne de faite est comme le couronnement d'un mur en ruine, qui par endroits n'a pas plus de trois pieds d'épaisseur et qui descend en pans perpendiculaires jusqu'à quarante pieds quelquefois, jusqu'aux flancs à pic de l'arête. Il nous faut tout ce que nous avons de courage pour ramper environ un huitième de mille le long de cette crête de masses à moitié équilibrées jusqu'à la cime suprême du mont Stephen, à 6,385 pieds au-dessus de la voie ferrée.

L'air est parfaitement tranquille et la fumée qui vient d'atteindre notre niveau nous dérobe tout au-dessous de nous. C'est comme la surface d'un océan, les pics des plus grandes montagnes faisant saillie comme des flots, ou plutôt comme des banquiers de glace.

Nous n'avons pu faire que douze observations à cette station, et la fumée ne nous a pas permis de prendre de vues. Après avoir élevé un tas de pierres d'environ neuf pieds de hauteur et trois pieds de diamètre à la base, nous y avons inscrits quelques mots explicatifs de notre mission, nos noms et la date. Ayant passé à peu près une heure sur le sommet, nous reprenons notre route le long de la crête déchiquetée, et nous arrivons au point où nous avons à descendre jusqu'à l'ouverture au delà de laquelle nous avons laissé nos piolets. Nous reculons jusqu'au bord de la pente par laquelle nous avons grimpé, et la face tournée au rocher, étudiant chaque mouvement, nous retenant parfois par les doigts dans des crevasses sans profondeur pendant que nos pieds cherchent un point d'appui, nous descendons jusqu'à la vallée le long de laquelle nous nous glissons encore le dos à l'abîme jusqu'à l'endroit où celui-ci se rétrécit et où nous le passons en sûreté. Reprenant nos piolets nous continuons, ayant à l'esprit la perspective peu attrayante de la descente par la glace. Après de vains efforts à la recherche de quelque autre route qui nous mène au bas du flanc escarpé de la montagne, nous nous approchons de la voie de glace. Nous nous débarrassons de nos piolets en les mettant en travers de nos épaules sous les courroies de nos fardeaux, et la face contre la pente, et les doigts et lesorteils dans les marches, nous reculons lentement et regagnons la base de la muraille. Tous les grands dangers de la route sont maintenant passés, et c'est avec une joie très marquée que nous revenons sur nos pas dans les gorges à pic. La descente de ces endroits que nous avons eu tant de peine à monter est comparativement aisée et rapide. Nous appuyant bien sur nos bâtons nous descendons parfois d'assez considérables distances dans des éboulements de gros graviers. La descente du plan en schiste qui va de la ligne forestière jusqu'à l'arête en forme de lance est également fort accélérée grâce aux piolets qui nous permettent de glisser de longues distances avec les débris ardoisiers, et nous ne nous arrêtons que pour ramasser des fossiles qui sont en grands nombres. A partir de la ligne forestière nous descendons en une heure et demie et nous arrivons au camp à 7.30 du soir après une absence de quinze heures, dont neuf ont été passées dans l'ascension la plus dangereuse, bien que non pas la plus laborieuse, que nous ayons faite.

Traversant la rivière à Field, nous sommes descendus quelques milles le long de la rive nord, et avons remonté un grand bras du Cheval-qui-Rue par un vieux sentier de Sauvages qui conduit à Blue-Berry. Nous avons établi notre camp à dix milles en amont du ruisseau, et nous avons eu à chômer une semaine en conséquence d'une tempête de neige commencée le 15 septembre. Nous avons occupé deux stations, une de chaque côté de la passe. J'avais choisi comme station une haute montagne en forme de cône qui domine le lac Émeraude du côté de l'ouest, et j'en avais fait l'ascension jusqu'au pied de l'arête à pic et tourmentée qui conduit à son sommet ; mais le grondement des éboulements de la neige récemment tombée emportant dans leur cours des masses de débris rocheux nous avertit du danger que nous courrions, et abandonnant l'ascension j'établis une station photographique tout simplement. Avant de retourner à Field, j'ai visité le lac Émeraude et établi une station photographique sur la haute arête qui part du mont Field. Du côté sud de ce lac s'offre une des plus belles vues des Rocheuses, pendant que la claire surface de la nappe d'eau verte réfléchit l'épaisse forêt et la grandeur des trois glaciers qui le dominent. Le lac abonde en petite truite grise. Passant du côté sud jusqu'à la tête du lac, et traversant le cours d'eau qui l'alimente, nous faisons un mille et demi sur un plan incliné de sable, de gravier et de cailloux, que j'ai déjà mentionné comme étant la moraine terminant les trois glaciers qui alimentent le lac. En quelques endroits se voient des tentatives de végétation, et de longues bandes étroites de bois nain. La profondeur de la neige récemment tombée sur le flanc de la montagne nous a forcés à établir notre station à l'endroit le moins élevé de l'arête, d'où nous avons cependant eu une assez belle vue de la vallée du bras du Nord et de l'immense champ de glace



qui s'étend le long du sommet des Rocheuses. Nous sommes revenus à Field par un vieux sentier de Sauvages, dont la plus grande partie passe à travers une belle forêt de pins ressemblant à un parc, sans broussailles, et offrant un excellent pâturage. J'ai visité le pont naturel à environ trois milles en aval de Field. Une muraille de roc traverse le chenal. Tout le volume d'eau de la rivière du Cheval-qui-Rue passait jadis par-dessus cette muraille; mais vers le milieu l'eau s'est fait à travers le roc un passage voûté d'environ douze pieds de largeur, par lequel toute la rivière se précipite aujourd'hui en faisant une chute de vingt pieds de hauteur. Nous sommes ensuite allés à Laggan, où nous avons occupé quatre stations. Du côté sud de la vallée nous avons fait l'ascension d'un cône secondaire du mont Lefroy, ainsi que d'une montagne à l'ouest du lac Louise, qu'elle domine. Du côté nord nous avons fait l'ascension de la montagne d'Ardoise. Nous avons aussi monté jusqu'à un certain endroit du côté est de la passe de Pierre-à-Calumet. Nous nous sommes ensuite dirigés en amont de la rivière de l'Arc, mais des tempêtes de neige mettaient obstacle à nos progrès. Nous avons réussi à camper à mi-chemin environ entre les deux lacs de l'Arc, l'altitude de la passe en cet endroit étant de 6,000 pieds au-dessus du niveau de la mer. Puis est venue une tempête de neige qui a duré quatre jours. J'ai occupé trois stations, l'une sur un des points élevés de l'arête longeant la passe à partir du mont Hector, une autre sur la montagne qui domine le premier lac de l'Arc, et la troisième du côté de l'ouest plus loin en amont de la passe. La grande quantité de neige qui existait rendait ces ascensions très désagréables et dangereuses; les roches détachées étaient presque entièrement couvertes, et nous avions à tâtonner avec nos piolets à chaque pas que nous faisons, tandis que l'éboulement de la neige fraîche, pendant que nous étions à nous creuser des marches dans les pentes à pic des glaciers, venait rendre parfois notre position très précaire. Une fois sur les sommets nous souffrions grandement du froid. En frayant notre chemin dans la neige fraîche parfois à hauteur de poitrine, nous nous mouillions les pieds et les jambes jusqu'au-dessus des genoux, et rendus au sommet nous étions exposés au vent froid; alors nos bottes et nos pantalons gelaient dur, et nous étions quelquefois en grand danger de geler nous-mêmes. Du sommet de ces montagnes j'ai pu juger de l'étendue de l'immense glacier que j'ai fréquemment mentionné. Les deux lacs de l'Arc sont principalement alimentés par des voies de glaces qui descendent de cette vaste masse gelée.

Croyant alors qu'il serait mieux d'abandonner les travaux pour la saison, je m'en suis rendu à Laggan le 15 octobre, d'où je me suis rendu à Calgary pour serrer notre équipement. Je suis arrivé à Ottawa le 25 octobre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. J. McARTHUR, A.F.

Monsieur E. DEVILLE,  
Arpenteur général,  
Ottawa.

## No 24.

## RAPPORT DE N. S. DREWRY, A. F.

## RELEVÉ TOPOGRAPHIQUE DES MONTAGNES ROCHEUSES.

BELLEVILLE, 27 décembre 1887.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de faire rapport qu'en conformité d'instructions en date du 3 juin 1887, je me suis rendu dans la Colombie-Britannique pour faire le relevé topographique d'une portion de la zone du chemin de fer s'étendant vers l'est à partir de Burrard-Inlet, dans le district de New-Westminster.

Ne trouvant ni hommes ni provisions à Port-Moody, je me suis rendu jusqu'à la ville de New-Westminster, et j'en ai obtenu là.

Mes instructions me disaient de me procurer des chevaux de charge, s'il y avait moyen, pour transporter l'équipement; mais en observant la contrée en la traversant sur le train, je suis venu à la conclusion qu'il serait impossible de nous servir de chevaux dans ce district, les broussailles étant très épaisses et impénétrables. En prenant des renseignements j'ai été confirmé dans mon opinion. Les chevaux de charge sont inconnus dans ce district. Faisant rapport de la chose à l'arpenteur général à New-Westminster, j'ai reçu instructions de me procurer une embarcation, et me rendant au lac Harrison, j'ai commencé mes travaux à cet endroit.

Trouvant toutes les embarcations employées à la pêche du saumon, j'en ai fait construire une, et après quelque difficulté ai réussi à engager un homme pour m'accompagner avec mon aide dans les montagnes.

Aussitôt l'embarcation terminée, le 18 juillet, nous sommes partis pour le lac Harrison, à environ soixante milles à l'est de Port-Moody.

Un bateau à vapeur a transporté les hommes avec l'embarcation et les provisions sur la Fraser jusqu'à l'embouchure de la rivière Harrison, qu'ils ont remontée environ neuf milles jusqu'au pied du lac Harrison. Ce dernier est une magnifique nappe d'eau d'environ quarante milles de longueur et de trois à six de largeur, entourée de montagnes de deux à six milles pieds de hauteur, dont quelques-unes boisées jusqu'au sommet, tandis que d'autres lancent des pics couronnés de neige entre lesquels se sont amoncelés des glaciers gigantesques.

Dans le lac sont de nombreuses îles, dont deux sont de grandeur considérable et s'élèvent à une hauteur de huit cent à mille pieds au-dessus de sa surface. La plus rapprochée du pied du lac à une distance d'environ trois milles, contient à peu près dix-huit cents acres et est appelée l'île Echo, par suite de la façon claire et distincte dont les sons s'y répercutent. Nous avons trouvé un endroit où l'écho répétait sept fois un cri ou un coup de fusil.

La plus grande de ces îles, qui est à environ douze milles en amont du lac, contient environ trois mille cinq cents acres, et s'appelle l'île-Longue.

Cette île a cinq petits lacs dont quelques-uns contiennent de la truite, et autour abonde le cerf attiré par l'herbe luxuriante du voisinage.

Sur la terre ferme le cerf et l'ours noir sont aussi en grands nombres, tandis que dans les montagnes sont les chèvres et des moutons des montagnes Rocheuses. La perdrix y est en abondance, et l'on voit de nombreuses et fréquentes traces d'élan. La truite peut se prendre dans presque tous les cours d'eau et les petits lacs.

Au pied du lac sont les eaux thermales de Harrison, fameuses pour leurs propriétés médicinales. Tout près sont un commode et confortable hôtel et un établissement de santé.

Ces avantages joints à celui d'une nature pleine de beauté et de grandeur, ne peuvent manquer de faire de cet endroit un rendez-vous favori de touristes, de chas-

seurs et d'invalides. Je recommanderais donc respectueusement que toutes les îles et les terres avoisinant les bords du lac fussent réservées comme lieux de plaisir.

A notre arrivée, ou plutôt tout le temps que nous mettons à nous rendre au lac, la contrée est couverte d'une épaisse masse de fumée, et nous apprenons, le long du chemin de fer du Pacifique, qu'il existe d'immenses incendies dans les forêts, et que la fumée s'étend jusque dans les montagnes Rocheuses.

Après avoir attendu quelque temps dans l'espoir de voir cette fumée se dissiper, je commence à explorer le pays avoisinant, mais la fumée est si épaisse qu'une haute montagne à moins de deux milles de distance est tout à fait invisible, et l'exploration n'est guère possible dans des conditions pareilles.

En remontant, sur à peu près trois milles, une vallée qui s'étend vers l'est depuis le côté sud-est du lac Harrison jusqu'à la rivière Fraser sur une distance totale de six à sept milles, je trouve deux lacs dont l'un se jette dans l'autre, tous deux déchargeant finalement leurs eaux dans le lac Harrison. Le plus éloigné est d'environ deux milles de longueur et d'une largeur d'un mille, tandis que le plus petit, déjà connu sous le nom de lac à la Truite, a un demi-mille de long et un quart de mille de large.

A l'extrémité de la vallée, près de la Fraser, se trouve le ruisseau du Rubis, que les Sauvages me disent avoir sa source dans une petite nappe d'eau appelée le lac Cultus, et qui se jette dans la Fraser.

Suivant le lac du côté de l'est, nous entrons dans une longue baie étroite, séparée du principal corps d'eau par une péninsule qui est presque entièrement détachée de la terre ferme. Ayant pénétré dans cette baie jusqu'à environ six milles du lac, nous trouvons de belles chutes auxquelles a été donné le nom d'Arc-en-ciel. Ces deux chutes, qui sont connues, sont chacune d'environ cent pieds de hauteur; mais plus tard en montant dans la montagne nous découvrons que sur une distance de plus de sept cents pieds, le ruisseau est une succession de chutes variant de soixante à trois cents pieds de hauteur chacune.

L'une d'elle rend un son particulier et pénible ressemblant à celui que ferait une personne dans une grande angoisse, et apprenant que les Sauvages appellent cette chute Slocicum, ou le Revenant, nous la trouvons bien nommée. Il ne nous a pas été possible de nous rendre compte de la cause de ce bruit singulier, le ruisseau se précipitant dans le canyon entre deux murailles presque perpendiculaires, mais nous croyons qu'il est probable qu'il existe des trous dans le roc et qu'en passant violemment à leur orifice l'eau qui en chasse l'air lui fait rendre ces sons plaintifs qui ont suggéré aux Sauvages l'idée d'un revenant.

D'autres chutes moins belles et moins grandes se rencontrent le long du lac; et sur la montagne Look-Out, la ligne blanche d'une cascade écumante qui se précipite en droite ligne le long du flanc escarpé de la montagne, peut se tracer des yeux sur une distance de près de 3,000 pieds.

Nous avons aussi descendu la rivière Harrison sur environ cinq milles et remonté le ruisseau Siwash qui se jette dans la Harrison à la réserve des Sauvages de Chehalis. C'est un beau grand cours d'eau d'environ 80 pieds de largeur et navigable pour les embarcations jusqu'à un mille environ de son embouchure. Nous remontons la vallée pendant près d'une demi-journée, mais vu l'épaisse fumée qui règne nous ne pouvons guère voir les montagnes qui s'élèvent de chaque côté. Les Sauvages nous apprennent que le ruisseau descend d'un lac situé à une vingtaine de milles dans l'intérieur, un peu à l'ouest de la direction du nord de l'endroit où le ruisseau se jette dans la Harrison.

Nous avons visité plusieurs autres endroits, mais vu l'état de l'atmosphère rien n'a pu être déterminé d'une façon satisfaisante.

En septembre la pluie est venue éclaircir l'air et nous nous sommes immédiatement mis à faire l'ascension des montagnes et à nous servir de nos appareils photographiques.

Nous avons fait notre relevé au moyen de la triangulation, en nous servant du levé astronomique du chemin de fer Canadien du Pacifique comme base, prenant les différents pics comme stations, et notant l'aspect topographique de la contrée au

moyen de la photographie, l'instrument employé dans la triangulation et pour la mesure des altitudes étant une petite lunette méridienne prismatique.

Notre première ascension importante a été celle de la montagne Slollicum, qui s'élève à 3,700 pieds au-dessus du niveau du lac à l'est. La première partie de l'ascension était rendue difficile par les épaisses broussailles, et cependant s'il n'y en eût pas eu nous n'aurions guère pu escalader l'escarpement.

Après que nous avons atteint une altitude de 2,000 pieds, les broussailles commencent à disparaître et nous traversons de beaux bois clairs de sapins et d'épinette, jusqu'à un peu plus de 2,000 pieds d'altitude ; ici les bois commencent à céder le pas à des bouquets de sapins rabougris, et de belles étendues d'herbes, avec ci et là des taches de neige.

Sur le sommet du pic, qui domine un précipice du côté du lac, la vue qui se présente à nous renverse toutes les idées préconçues que nous avons des sommets de montagnes. Nous avons à nos pieds un parc naturel, des clairières herbeuses semées ci et là de bouquets de sombres sapins, parmi lesquels brillent des étangs d'eau limpide, tandis que dans le lointain s'élèvent les pics aux sommets neigeux portant la marque grise des siècles et les profonds sillons qu'y ont tracés les luttes continues des forces de la nature.

De cette hauteur nous avons obtenu des vues d'une grande étendue de contrée environnante, et appliqué notre triangulation à de nombreux pics.

La descente a été plus facile que l'ascension, mais plus dangereuse, et l'expérience que nous avons gagnée plus tard nous a démontré que c'est là une règle générale.

La saison des pluies était dès lors commencée et nous avons à subir maints délais, sans compter que les ascensions étaient beaucoup plus difficiles et extrêmement désagréables, par suite de l'eau dont étaient chargées les branches et qui nous mouillait jusqu'aux os.

Après avoir visité quelques-unes des élévations secondaires, variant de huit cent à deux mille pieds, nous remontons le lac jusqu'à environ douze milles de son extrémité d'aval jusqu'à la base d'une montagne que nous avons nommée Look-Out, en raison de la splendide vue qu'elle présente du lac entier et de la contrée environnante.

Ici je me suis décidé à prendre avec nous une tente, une petite couverture de laine chacun et des provisions, comptant qu'il serait plus facile de voyager sur les hauteurs, ce qui nous a été démontré par les faits.

Malheureusement, cette fois, le lendemain matin de notre arrivée au sommet nous nous trouvons enveloppés d'un épais brouillard qui nous apporte alternativement de la pluie et de la neige, ce qui, à l'altitude de près de quatre mille pieds au-dessus du lac Harrison, à laquelle nous sommes campés, nous force à faire du feu. Nous vivons ainsi littéralement dans les nuages près d'une semaine, après laquelle nous sommes forcés de descendre faute de provisions, n'ayant pu réussir à obtenir dans des intervalles séparés par de violents coups de neige, qu'environ une demi-douzaine de vues.

Pour descendre nous prenons une autre route que celle par laquelle nous sommes montés, et nous suivons une cascade qui se jette dans le lac Harrison, près de notre camp. Nous nous apercevons bientôt où nous avons commis une grave erreur, et nous nous trouvons engagés dans un canyon dont les côtés sont presque perpendiculaires. La nuit approchant, nous ne pouvons revenir sur nos pas et il ne nous reste qu'à avancer. Nous allons avec les plus grandes précautions, nous accrochant aux saillies des rochers ou à tout ce qui peut nous prêter un point d'appui, et enfin après les dangers des roches qui se détachent et des broussailles traîtresses qui se déracinent, nous sortons du canyon et là jurons solennellement de ne plus entreprendre d'exploration en descendant des montagnes.

En montant, on peut toujours faire un choix du chemin, et généralement éviter les endroits dangereux, mais en descendant on est dans le danger avant de le savoir.

Arrivés au camp nous trouvons nos tentes à bas et toutes mouillées, ce qui n'est guère encourageant, pour ne pas dire plus.

Après quelques délais causés par la pluie, nous prenons de nouvelles provisions et nous repartons pour la Look-Out, et le temps étant très clair nous prenons nombre de vues sur les pics et les dents qui font saillie dans toutes les directions, et nous étendons considérablement notre triangulation.

Les autres ascensions que nous avons faites étaient toutes à peu près de la même nature, et ce serait une répétition fatigante que de les rapporter.

Du côté de l'est du lac les montagnes s'élevaient abruptement, tandis que celles du bord de l'ouest montent graduellement vers leurs sommets qui sont à de grandes distances dans l'intérieur et couverts de bois épais. Sur les pentes les bois dominants sont l'épinette et le pin Douglas, communément appelé sapin; on trouve aussi des bouquets de cèdre et ci et là des cyprès. Dans la passe du ruisseau des Rubis, il paraît y avoir une quantité considérable de beau sapin qui pourrait être transporté facilement s'il était construit un tramway.

Sur le côté est du lac, sur un espace de cinq milles au sud de la vallée de l'Anse aux Rubis, à une hauteur de trois cent à trois cent vingt-cinq pieds, il y a une grande quantité de bon bois de sapin et de pruche; mais il serait très difficile et dispendieux de le sortir, car il faudrait construire des glissoirs pour le descendre de la montagne.

Sur le côté ouest du lac on a remarqué un peu de bois de bon débit, et le feu en a détruit une grande étendue il y a quelques années; mais les montagnes sont maintenant recouvertes du bois qui est resté et de broussailles de pin si denses qu'il est extrêmement difficile d'y passer. Ce pin ressemble beaucoup à celui que l'on trouve au nord du lac Supérieur.

Il est digne de remarque que le sapin résiste à un feu considérable, grâce à son écorce, qui a parfois jusqu'à six pouces d'épaisseur.

Les jours déjà devenus très courts, et la pluie tombant la moitié du temps, il devint évident que nous ne pourrions travailler beaucoup plus longtemps. Aussi, après avoir terminé mes arpentages de subdivision au pied du lac, je descendis et attendis l'occasion de prendre des observations du soleil pour aider à fixer quelques uns des principaux pics.

Un de mes hommes étant monté au lac Stove et ayant rapporté qu'il y avait de bonnes terres au pied de ce lac, je l'y renvoyai avec mission de vérifier l'étendue et la qualité de ces terres, l'espèce du bois, etc. A son retour il fit rapport qu'une plaine s'étendait vers le sud le long de la rivière Stove sur un espace de deux milles et demi, et vers l'est sur une distance de quatre milles, couvrant à peu près quatre mille cinq cents acres, dont certaines parties en prairies et le reste fortement boisé.

La pluie l'a empêché de traverser toute la plaine; mais au pied du lac et dans le haut de la rivière Stove, il a trouvé une grande quantité de cèdre avec un peu de pin blanc, formant une excellente coupe de bois d'environ trois milles de long sur un mille de profondeur. Le sol est comme celui des plaines de la rivière Fraser, et on peut arriver dans la vallée en construisant un chemin le long de la rivière Stove sur une distance d'environ neuf milles à partir du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le temps s'étant un peu remis au beau, j'ai pris plusieurs observations du soleil par l'azimut; puis je me rendis à New-Westminster, où je fis sécher et emmagasiner mon équipement de camp; puis après avoir réglé les affaires de l'arpentage, je partis pour Ottawa.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. S. DREWRY, A. F.

Monsieur E. DEVILLE,  
Arpenteur général,  
Ottawa.

## No 25.

## PAPIERS D'EXAMEN DU BUREAU DES EXAMINATEURS POUR L'ADMISSION DES ARPENTEURS FÉDÉRAUX.

## EXAMEN COMPLET POUR L'ADMISSION D'UN ARPENTEUR.

## GÉOMÉTRIE ET MESURE PLANE.

*Temps, 3 heures.*

|   | No. de points. |
|---|----------------|
| 1. Sur les côtés d'un triangle, des triangles équilatéraux sont décrits. Prouvez que les lignes qui joignent les sommets des angles équilatéraux avec le sommet opposé se rencontrent sur un point et se coupent à des angles de $120^\circ$  | 20             |
| 2. Si d'un point, dans un arc circulaire, des perpendiculaires sont tirées jusqu'aux rayons, la distance de leurs pieds est constante.  | 20             |
| 3. Quelle est la grandeur sur la surface d'un champ de course d'un mille à côtés parallèles et extrémités en demi-cercles, chacune de ces dernières étant aussi longues que les deux tangentes.   | 20             |
| 4. En faisant la triangulation d'une rivière avec un sextant de poche, les angles relevés aux extrémités d'une base horizontale de chaînes étaient $71^\circ$ et $64^\circ$ . On a découvert ensuite que le point jalonné de l'autre côté de la rivière est à 100 pieds au-dessus de la base. Quelle est la vraie distance à travers la rivière ? | 20             |
| 5. Démontrez que dans un triangle isocèle le carré d'une ligne tirée du sommet à un point quelconque de la base, plus le produit des segments de la base, est constant.   | 20             |

## GÉOMÉTRIE SOLIDE.

*Temps, 3 heures.*

|   | No. de points. |
|---|----------------|
| 1. Définissez les termes :—<br>Corps solide, segment d'une sphère, tronc de cône, plans parallèles, plans perpendiculaires.   | 15             |
| 2. Prouvez que trois plans ne peuvent renfermer un solide, mais que quatre le peuvent.  | 15             |
| 3. Si deux plans sont perpendiculaires à un troisième, leur ligne d'intersection devra aussi être perpendiculaire au troisième plan.  | 20             |
| 4. Des plans parallèles font des angles égaux avec le plan qui les coupe.   | 20             |
| 5. Un vaisseau dont la forme est un cône circulaire droit, base 12 pouces de diamètre, longueur de côté oblique 10 pouces, est placé sa base horizontale et son sommet en bas. Dans ce vaisseau est placée une balle sphérique de 3 pouces de diamètre. Quelle quantité d'eau faudra-t-il y verser pour couvrir la balle ?  | 40             |
| 6. Une tente a une traverse de 4 pieds de long, de laquelle la toile s'étend en descendant jusqu'au sommet du mur droit de la tente, 2 pieds de hauteur. La tente a 6 pieds de long et 6 pieds de haut. En arrière la toile descend de la traverse en forme d'un demi-cône jusqu'à ce qu'elle atteigne le sommet du mur. Sur le devant la toile descend verticalement de la traverse jusqu'à terre. Quelle quantité de toile y a-t-il dans la tente ? | 40             |

## TRIGONOMÉTRIE SPHÉRIQUE.

*Temps, 3 heures.*

|  | No. de points. |
|--|----------------|
| 1. Déduisez la formule $\cos a = \cos b \cos c + \sin b \sin c \cos a$ .   | 20             |
| 2. Appliquez cette formule au triangle polaire et écrivez l'équation déduite.  | 15             |
| 3. Démontrez que $\frac{\cos \frac{1}{2}(A+B)}{\cos \frac{1}{2}(A-B)} = \frac{\tan \frac{1}{2}c}{\tan \frac{1}{2}(a+b)}$ . | 20             |
| 4. Résoudre le triangle, quand $c = 101^\circ 16' 16'' \cdot 7$ ; $b = 115^\circ 42' 38'' \cdot 5$ .                       | 20             |
| 5. Quand $a = 116^\circ$ , $b = 16^\circ$ , trouver $c$ , $A$ et $B$ , $C$ étant un angle droit.                           | 20             |
| 6. Etant donné $b = 98^\circ 2' 20''$ , $c = 80^\circ 35' 40''$ , $A = 10^\circ 16' 30''$ , trouver $a$ et $C$ .           | 35             |
| 7. Etant donné $A = 120^\circ$ , $B = 130^\circ$ , $C = 80^\circ$ trouver $c$ .  | 20             |

## DIVISION DE TERRAINS ET LEVÉ DE PLANS.

*Temps, 3 heures.*

|  | No. de points. |
|--|----------------|
| 1. Diviser un champ rectangulaire, $10 \times 20$ chaînes, en deux parties par une ligne droite coupant les côtés et faisant un angle dont le sinus est au cosinus dans la même proportion que les côtés.  | 15             |
| 2. Dans un champ triangulaire, avec côtés de 3 chaînes, 11 chaînes et 14.20 chaînes, tirer une ligne parallèle au côté le plus long et coupant l'aire en deux.   | 15             |
| 3. Dans un champ quadrilatéral, $ABCD$ , dans lequel $AB = 10c$ , $BC = 11c$ , $CD = 9c$ , et $DA = 12c$ , $AB$ courant N. $10^\circ$ O. et $AD$ N. $80^\circ$ E., quels sont l'azimut et la longueur de la ligne partant de l'angle $D$ qui divise le champ en deux parties égales.   | 20             |
| 4. Une tangente de chemin de fer allant N. $80^\circ$ O., rencontre la limite est d'une pièce de terre à 2 chaînes de son angle sud-est, et continue ensuite vers le nord sur une courbe d'un rayon de 1,200 pieds. Les limites est et sud de la pièce de terre sont franc nord et sud, et est et ouest, respectivement. Quel est le front des quatre premiers lots d'un quart d'acre qui se trouvent entre le chemin de fer et la limite sud de la pièce de terre? Les lignes latérales des lots sont franc nord. | 30             |
| 5. Une courbe de chemin de fer d'un rayon de 1,000 pieds coupe un segment ayant une corde de 1,000 pieds. Diviser le segment en trois parties égales par des lignes perpendiculaires à la corde.   | 20             |

## MESURAGE DE SUPERFICIES.

*Temps, 3 heures.*

No. de points.

1. On a les notes suivantes de l'arpentage d'une pièce de terrain quadrilatérale :

| STATIONS. | DIRECTIONS. | DISTANCES. |
|-----------|-------------|------------|
|           | °           |            |
| 1         | N. 77½ E.   | 31-89      |
| 2         | S 4¼ E.     | 12-30      |
| 3         | S. 57¼ O.   | 23-07      |
| 4         | N. 35½ O.   | 21-39      |

Trouver la superficie par la méthode des latitudes et des différences en longitudes, corrigeant d'abord les notes par une distribution propre de l'erreur finale.

35

2. Dans la première question, omettre la direction d'une ligne et la longueur d'une autre, et trouver les valeurs de ces quantités omises des autres données. Si votre résultat diffère de la direction et de la distance premières, expliquez la différence.

30

3. Les angles nord-est, sud-est, sud-ouest et nord-ouest d'une section des terres fédérales sont, respectivement, 90° 07', 90° 01', 89° 50' et 90° 02'. La limite est a 80.75 chaînes, et la limite sud 79.30 chaînes. Trouver la limite de chaque quart de section.

35

## DESCRIPTIONS.

*Temps, 3 heures.*

No. de points.

1. Un homme achète 100 acres, un quadrilatéral à côtés égaux, vis-à-vis l'angle sud-est de la section 1, township 5, rang 3, ouest du 1er méridien principal. Décrire les terrains par mesures et par bornes.
2. Un creek traverse la section ci-dessus et coule dans la direction de l'est. Le propriétaire de la section en vend la partie occidentale, avec le privilège d'augmenter l'eau sur l'autre moitié. Faire une description de ce qui doit être transmis.
3. Décrire un emplacement de ville qui doit faire l'objet d'un acte de transport. Son angle septentrional est à 45 chaînes de l'angle nord-est de la section 12 et sur la limite nord de la dite section, son angle occidental est à 15 chaînes de l'angle nord-ouest de la section 2 et sur la limite occidentale de celle-ci, son angle méridional est à 30 chaînes de l'angle sud-est de la section 2 et sur la limite méridionale de celle-ci, et son angle oriental est à 20 chaînes de l'angle nord est de la section 1 et sur la limite orientale de celle-ci. Tous dans le township 5, rang 1, O. du 1er M. P.
4. Un homme vend 25 acres carrés vis-à-vis l'angle nord-ouest de la section 1, township 1, rang 1, O. du 1er M. P., et donne le privilège d'une

20

20

30



|  |    |
|--|----|
| route de 20 pieds de large sur le côté ouest de la section depuis le chemin allongé jusqu'à la pièce de terrain. Faire une description pour l'acte de transport. | 20 |
| 5. Dresser une déclaration légale d'occupation faite par un colon.   | 10 |

ASTRONOMIE PRATIQUE.

*Temps, 3 heures.*

|  | Points. |
|--|---------|
| 1. Définir l'ascension droite, la déclinaison, la parallaxe, les temps moyen, sidéral et apparent.   | 10      |
| 2. Une observation à élévation pour azimut est-elle affectée par réfraction; et l'élévation de la Polaire est-elle constante pour toutes les localités? Faire une preuve mathématique. | 10      |
| 3. Dans la latitude 50°, après avoir tourné un angle droit au méridien et couru six milles à l'ouest, quel est l'azimut de cette extrémité de la ligne?                                | 20      |
| 4. Dans le problème précédent, quelle est l'ordonnée se rattachant au 50e parallèle de latitude?   | 20      |
| 5. Le 20 juillet 1880, dans la latitude 50° N., longitude 102° O., à 10 h. 20 m., temps sidéral, l'azimut magnétique du soleil était S. 60° O. Quelle est la déclinaison magnétique?   | 20      |
| 6. Au même moment et au même endroit, une montre indiquait 5 h. 40 m., lorsque l'altitude apparente du centre du soleil était 20°. Quelle est l'erreur de la montre?                   | 20      |

ASTRONOMIE PRATIQUE.

*Temps, 3 heures.*

|   | Points. |
|---|---------|
| 1. Un instrument étant placé au méridien, comment la collimation et le niveau de l'axe affectent-ils le temps du passage?<br>Est-il constant pour toutes les étoiles? | 20      |
| 2. Quel est le temps le plus favorable pour prendre une observation horaire sur le soleil? Dire pourquoi.   | 15      |
| 3. Dans la latitude 50°, quels sont l'heure, l'angle et l'azimut de $\delta$ Petite Ourse à l'élévation, sa déclinaison étant 86° 37'?                                | 15      |
| 4. Lequel est préférable, pour une observation de latitude au passage, le soleil ou une étoile? Dire pourquoi.  | 15      |
| 5. Le 1er juillet 1880, dans la longitude 100° O., l'altitude apparente du limbe inférieur du soleil au passage étant 60°, quelle est la latitude de la localité?     | 15      |
| 6. Dans la latitude 50° N., quel était l'azimut de la Polaire le 1er juillet 1880, deux heures après le passage?  | 20      |

## MANUEL D'ARPENTAGE ET ACTE DES TERRES FÉDÉRALES.

*Temps, 3 heures.*

|   | Points. |
|---|---------|
| 1. Dire quel territoire est couvert par chacun des trois systèmes d'arpentage. Distinguer entre ces systèmes quant à la fixation et à la largeur des chemins alloués, et la méthode d'arpenter les lignes extérieures des blocs et des townships, et de subdiviser les townships.   | 20      |
| 2. Décrire en détail, quant aux dimensions et au placement, toutes les espèces de piquets, buttes et barres de fer employés dans le présent système d'arpentage. Décrire les piquets, buttes et arbres indicateurs. Quand ne plante-t-on pas des piquets aux angles ?   | 20      |
| 3. Donner les indications pour les piquets aux angles suivants :—<br>Angle N. E. de sect. 12, tp. 10, rang 3, est du méridien principal.<br>Angle N. E. de sect. 36, tp. 15, rang 10, ouest du méridien principal.<br>Angle S. E. de sect. 5, tp. 23, rang 17, ouest du 3e méridien principal.<br>Angle S. E. de sect. 12 (brisée), tp. 27, rang 17, ouest du méridien principal (sur le côté nord du chemin alloué qui divise les deux systèmes d'arpentage).<br>Angle N. E. de sect. 36, rang 17, ouest du 4e méridien initial. | 20      |
| 4. Décrire la subdivision d'un township. A quels angles le méridien entre des sections rencontre-t-il les limites nord et sud du township? Quelles traverses sont faites, et comment sont-elles données dans les derniers relevés? De quoi consistent les derniers relevés de la subdivision du township?   | 20      |
| 5. Comment les townships sont-ils désignés par numéro? Dans quelles circonstances deux townships se trouvent-ils avoir la même désignation? Comment les distinguer alors? Comment les sections et leurs subdivisions légales sont-elles numérotées?   | 20      |

## MANUEL D'ARPENTAGE ET ACTE DES TERRES FÉDÉRALES.

*Temps, 3 heures.*

|   | Points. |
|---|---------|
| 6. Distinguer entre les sections régulières et fractionnaires et faire connaître les méthodes respectives de leur donner leurs subdivisions légales. Sous quel titre inscrire la section rompue bornée à l'ouest par un méridien initial dont la moitié est à exactement quarante chaînes de largeur; mais dont la moitié ouest est rétrécie par le retour du méridien initial? Comment cette section devrait-elle être subdivisée? | 20      |
| 7. Faire connaître en peu de mots les articles de l'Acte des Terres fédérales se rapportant à la protection des arpenteurs et leur permettant de produire la preuve à l'égard de la position des angles effacés.  | 20      |
| 8. Dans les limites d'un mille de township, tous les piquets d'angles ayant disparu, mais d'autres piquets restant dans le township, comment ferez-vous pour rétablir les angles effacés :<br>1. Si l'angle se trouve sur une ligne de correction?<br>2. S'il ne s'y trouve pas?<br>Dans la manière de procéder, quelle différence entre le premier et le présent système?  | 20      |
| 9. Décrire le plan final de subdivision d'un township. Quelle distance et quelles superficies doit-il comporter? Comment doit-on y indiquer la topographie, les buissons, les marais, etc.  | 20      |
| 10. Que doit-on entrer au cahier de notes d'arpentage?  | 20      |

---

---

PARTIE III.  
COMMISSION GÉOLOGIQUE.

---

---



## PARTIE III.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,

DIVISION DE LA COMMISSION GÉOLOGIQUE ET D'HISTOIRE NATURELLE ET DU MUSEUM,  
OTTAWA, 31 décembre 1887.A l'honorable THOMAS WHITE,  
Ministre de l'Intérieur, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le compte rendu annuel des travaux accomplis, durant l'année qui vient de se terminer, par cette division du ministère de l'Intérieur, ainsi que de courts résumés dressés par les membres de la Commission chargés des différentes explorations. De même que les années précédentes, ces explorations ont été faites dans plusieurs parties de la Confédération, et elles se sont étendues depuis l'île de Vancouver et les limites septentrionales et contiguës à l'Alaska de la Colombie-Britannique, jusqu'à la baie de James et la côte de l'Atlantique dans la Nouvelle-Ecosse, ainsi qu'à certaines portions des provinces du Nouveau-Brunswick, de Québec, d'Ontario et du Manitoba.

Ces études nous ont procuré beaucoup de nouveaux et précieux renseignements géologiques et géographiques, et de grandes et intéressantes additions ont été faites aux collections du musée.

Le Rapport Annuel de 1886, vol. II, nouvelle série, a récemment été distribué. Ce volume, qui contient près de mille pages 8-vo, accompagné de nombreuses cartes et illustrations, se compose de treize parties ou rapports distincts, qui donnent en détail les renseignements scientifiques et pratiques, ainsi que les conclusions auxquelles on est arrivé au sujet des différentes portions du pays qui ont été explorées, ou des autres matières qui y sont traitées. La version anglaise de ces parties a aussi été publiée séparément, et elles se vendent au prix moyen de 25 cts. chacune.

Après mon retour d'Angleterre à la fin de décembre 1886, je me suis d'abord occupé, au commencement de l'année, à préparer le compte rendu qui devait paraître dans le rapport du département, et j'ai été ensuite amplement occupé à surveiller et diriger les travaux de la division, et à préparer et surveiller la publication du rapport annuel, vol. II, ci-dessus mentionné.

Durant l'été, entre le 13 de juin et le 10 d'octobre, je visitai et examinai plusieurs localités, entre la baie de Gaspé et le Cap-Rosier, dans la province de Québec, et l'île de Vancouver dans la Colombie-Britannique, où la Commission travaille actuellement, et où il me fallait faire quelques observations personnelles, soit pour obtenir de nouveaux renseignements sur certains points d'une importance industrielle, soit pour élucider la structure géologique de la région. Je puis mentionner, entre autres : l'existence du pétrole à Gaspé; les relations des roches graptolithiques du Cap-Rosier, de Matane et du Bic avec celles de la Pointe-Lévis, de l'île d'Orléans et de Québec; les mines de pyrrhotite cuprifère de Sudbury; les mines d'argent et les minerais de fer des environs de Port-Arthur; les mines de houille de Lethbridge et de Banff; les mines de galène argentifère d'Illicillewaet, dans les montagnes de Selkirk; et les sources thermales du lac Harrison et de Banff.

Quant au pétrole de Gaspé, on ne paraît avoir fait aucun effort pour en tirer parti depuis 1868, et à part la découverte récente de suintements sur le Silver-Brook, en amont du point où le premier sondage a été fait, nous n'avons aucun autre renseignement aujourd'hui que celui qui a été donné dans la *Géologie du Canada*, 1863, aux pages 425, 551 et 837, et dans le rapport du Dr T. Sterry Hunt, publié en 1865, *On Petroleum, its geological relations considered with special reference to its occurrence in Gaspé*. Il paraît avoir été pratiqué trois trous de sonde, qui sont indiqués sur la carte géologique,  $\frac{1}{4}$  de feuille 6 N.-O., mais comme aucun d'entre eux n'a dépassé 200 pieds, on ne pouvait guère espérer atteindre un résultat bien satisfaisant.

Le développement du minerai cuprifère excessivement massif du voisinage de Sudbury était activement poussé par la compagnie. L'administrateur me dit qu'il

avait expédié 2,000 tonnes de minerai aux MM. Vivian, de Swansea, Galles, et l'on pourra juger d'après leur rapport si les minerais de Sudbury peuvent être ou non exploités avec profit. La bande cuprifère a maintenant été suivie sur une longueur de huit milles, et l'on a partout rencontré des affleurements de grosses masses de minerai par intervalles. Vu l'immense quantité du minerai, le coût modique de son extraction et les grandes facilités de transport, il devrait, même en la vendant à un très bas prix, rapporter un profit très raisonnable.

La galène argentifère d'Illicillewaet se trouve surtout dans des veines de quartz, qui recourent une série d'argiles schisteuses houillères ou graphitiques noires, feuilletées, et des calcaires en lits minces, souvent fort repliés, mais montrant un pendage moyen de 35° à 40° à l'E.-N.-E., qui paraît s'aplatir vers les sommets des montagnes. La plupart des veines sont parallèles à la stratification, bien qu'elles passent assez fréquemment d'un plan de lits à un autre. Les fouilles faites sur le terrain minier de Kennedy et Corbyn, N° 2, en amont de la fourche nord de la rivière Illicillewaet, à environ 5,300 pieds au-dessus du niveau de la mer, dans un flanc de montagne coupé à pic, montrent une veine de quartz massif dans une attitude presque verticale, recoupant les ardoises noires, qui sont ici presque horizontales. Le quartz est partout imprégné de galène et d'un peu de pyrite, et on dit qu'il est très riche en argent. Un gros tas de minerai avait été miné, mais comme le seul accès à cette mine ne se fait actuellement que par une ascension en zigzag de 3,000 pieds à partir du chemin de fer Canadien du Pacifique à Illicillewaet, et ensuite par une descente semblable de 1,000 pieds de l'autre côté de la crête, il faudrait du minerai beaucoup plus riche que celui-ci ne paraît l'être pour que cette mine puisse être exploitée avec profit. La veine a plutôt l'aspect d'une coupure (*gash vein*) que celui d'une véritable veine de fissure ou de faille, la roche schisteuse de chaque côté de la veine étant continue et ne montrant aucun indice de déplacement vertical. M. G. B. Wright m'a donné plusieurs spécimens de quelques-unes des autres mines, et ceux qui ont été analysés par M. Hoffmann ont donné de 247.92 oz. à 816.67 oz. d'argent à la tonne. Il n'a trouvé de trace d'or que dans un seul de ces spécimens.

La grande élévation—de 2,000 à 3,000 pieds au-dessus du chemin de fer—à laquelle la plupart des fouilles sont situées doit être considérée comme un désavantage assez grand, mais il ne paraît y avoir aucune raison pour laquelle les mêmes veines ne seraient pas découvertes, par une recherche soigneuse et intelligente, à des élévations plus basses et plus près du chemin de fer. Il n'a pas encore été trouvé de fossiles dans ces ardoises, mais elles ressemblent beaucoup aux schistes graphitiques noirs décrits par M. McConnell, p. 23 du rapport annuel de la Commission géologique, 1886, et peuvent être d'âge cambro-silurien (ordovicien).

Nous nous sommes procuré des échantillons des deux sources thermales au lac Harrison, Colombie-Britannique, et on est maintenant à les analyser. Celle de Banff a aussi été analysée par M. Hoffmann. Il sera intéressant de constater la différence dans les minéraux contenus dans ces eaux, dont l'une vient des roches cristallines de la chaîne du littoral de la Colombie-Britannique, et l'autre des calcaires paléozoïques des montagnes Rocheuses.

Dans mon dernier compte rendu sommaire, je disais que "les besoins de la Commission au sujet de l'espace nécessaire pour le musée et les bureaux deviennent plus pressants chaque année." Je dois dire maintenant que, au sujet des bureaux, les recommandations que je faisais l'an dernier sont en voie d'exécution, et que dans quelques semaines nous aurons quatre nouvelles chambres bien éclairées et spacieuses à notre disposition. Elles se trouvent à l'étage supérieur de la bâtisse voisine, qui a été relié aux bureaux actuels, la communication se fermant au moyen de doubles portes en fer afin de diminuer autant que possible les risques d'incendie, risques malheureusement toujours grands dans la situation actuelle du musée, et qui, vu la grande valeur toujours croissante de nos collections, qui ne pourraient pas être remplacées si elles venaient à être déduites, méritent la sérieuse considération du gouvernement, qui devrait prendre des mesures pour les faire bientôt disparaître.

Le Dr G. M. Dawson, avec MM. R. G. McConnell, B.A., et James McEvoy, B. Sc. Ap., comme assistants, a été engagé durant la dernière saison à faire une exploration de la région des sources de la rivière Yukon et de ses environs, y compris des portions de la partie septentrionale de la Colombie-Britannique, mais pour la plupart dans le territoire situé au nord du 60<sup>e</sup> parallèle, qui constitue la frontière provinciale. Le Dr Dawson avait la charge générale de l'expédition, qui avait été organisée collectivement par les divisions de la Commission géologique et des Terres fédérales du ministère de l'Intérieur. Il fournit le compte rendu préliminaire suivant du travail de la Commission géologique, le rapport de M. Ogilvie sur son travail spécial, en rapport avec la division des Terres fédérales, étant publié ailleurs:—

“L'expédition de la Yukon a été entreprise par suite de la nécessité de s'assurer de la nature et de l'étendue des développements des exploitations aurifères, qui depuis quelques années avaient attiré un nombre croissant de mineurs dans le district presque inconnu borné au sud par la frontière septentrionale de la Colombie-Britannique, et à l'ouest par la frontière orientale de l'Alaska. A cause de l'éloignement et du caractère isolé de la région que nous devons examiner, et des difficultés connues que nous devons rencontrer en la traversant, nous consacraâmes beaucoup de temps et de soin à nous procurer, par correspondance et autrement, tous les renseignements possibles, et à prendre les arrangements préliminaires nécessaires. Nous sommes spécialement redevables à ce sujet à M. John Grant, M.P.P., de Victoria; à M. Robert Campbell, aujourd'hui du Manitoba, le premier explorateur d'une partie de cette région; à M. J. Wrigley, commissaire de la compagnie de la Baie d'Hudson, et à M. J. McDougall, de la même compagnie.

“Je dois aussi exprimer toute ma gratitude à M. W. Ogilvie, A.F., spécialement chargé des mesurages à faire sur la rivière Lewis et jusqu'au 14<sup>e</sup> méridien, pour son concours actif et obligeant, ainsi qu'à MM. R. G. McConnell et James McEvoy, de cette Commission, pour leur aide efficace, à laquelle est due une bonne partie du succès de l'expédition par la manière intelligente avec laquelle ils ont exécuté le programme de l'ouvrage préparé d'avance.

“Nous partîmes d'Ottawa le 22 avril, voyageant par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Victoria, mais par suite de l'irrégularité des dates de départ des paquebots de l'Alaska, nous ne pûmes arriver à Wrangell, à l'embouchure de la rivière Stikine, où l'on peut dire que notre travail a commencé, que le 18 de mai. Ici, M. McConnell resta en arrière afin de se procurer des Sauvages et des canots pour lui permettre de faire un relevé micrométrique de la Stikine à partir du bout de la ligne mesurée par M. J. Hunter, en 1877, jusqu'au creek du Télégraphe, pendant que je remontais la rivière par le premier vapeur de la saison jusqu'à ce creek, qui est la tête de la navigation. De cet endroit, les effets sont transportés par des bêtes de somme jusqu'au lac Dease, qui se trouve au centre de la région minière de Cassiar; et ici encore nous fûmes retardés de plusieurs jours, car les animaux n'avaient pas été amenés du pâturage ni ferrés pour le travail de la campagne à la date de notre arrivée. Enfin, le 5 juin nous atteignîmes la tête du lac Dease et trouvâmes la plus grande partie du lac encore couverte de glace. Ce n'est que le 9 que nous pûmes atteindre l'endroit sur la rive, près de Laketon, où deux hommes, envoyés d'avance avec un emballer sauvage, étaient occupés à débiter du bois pour nous construire des embarcations. Sept jours furent ici activement employés à ce travail, et nous construisîmes trois chaloupes pour l'expédition. Dans la soirée du 16, un gros vent ayant brisé ce qui restait de la barrière de glace, nous atteignîmes Laketon avec nos chaloupes, M. McConnell, avec un équipage de cinq Sauvages qui devaient m'accompagner dans le haut de la rivière aux Liards, nous ayant rejoint dans l'interval. Le 18, après avoir complété nos approvisionnements et notre équipement à Laketon, nous quittâmes cet endroit, et le 23 nous arrivions au “poste de Sylvestre d'en bas,” au confluent des rivières Dease et aux Liards. Ici, M. McConnell, avec une chaloupe et deux hommes, devait me quitter pour mesurer et examiner géologiquement le bas de la rivière aux Liards. En conséquence des retards que nous avions éprouvés, je jugeai à propos de dire à M. McConnell de prendre des arrangements, s'il était possible, pour qu'il passât l'hiver au fort Simpson, sur le Mackenzie, parce que cela lui permet-

trait de consacrer au moins un mois de plus à l'exploration en automne, et de commencer le travail plus à bonne heure au printemps, descendant le fleuve Mackenzie et traversant à la rivière Yukon en passant par les rivières aux Rats et Porcupine (*Porcupine*), obtenant ainsi une connaissance beaucoup plus complète de la géologie du bassin de la Yukon Supérieure qu'il n'aurait été possible de le faire autrement. Je suis heureux de dire que cette décision de ma part a depuis reçu votre approbation, et nous avons reçu des nouvelles de M. McConnell depuis mon retour à l'effet qu'il avait heureusement accompli l'ouvrage sur la Liard et s'était arrangé pour établir ses quartiers d'hiver au fort Providence.

“ En partant du confluent des rivières aux Liards et Dease, mon propre parti se composait, outre moi-même, de M. McEvoy, de MM. L. Lewis et D. Johnson, engagés à Victoria, de deux Sauvages Tchimiens et de trois Sauvages Stikines, tous bons canotiers. Deux Sauvages de la localité, engagés comme guides et pour nous aider à faire le long portage, désertèrent une couple de jours après avoir été engagés, et à partir du poste d'en bas jusqu'au confluent des rivières Pelly et Lewis, pendant un intervalle de plus de six semaines, nous ne rencontrâmes ni blancs ni Sauvages.

“ L'ascension des rivières aux Liards et Frances jusqu'au lac Frances se trouva être beaucoup plus difficile et plus fatigante que nous ne le pensions, le courant étant vif partout, et il nous fallut passer par trois mauvais “canyons.” Nous arrivâmes au lac Frances le 8 juillet, et après avoir passé quelques jours à examiner et cartographier le lac, en faisant les observations nécessaires pour en fixer la position, et à chercher quelque sentier sauvage par lequel nous pourrions traverser au lac Pelly, nous commençâmes à porter le 17.

“ Comme nous n'avions pu découvrir aucune route actuellement suivie par les Sauvages, et qu'il ne restait aucune trace quelconque du sentier autrefois employé par la compagnie de la Baie d'Hudson, et comme nous ne pouvions trouver de Sauvages de la localité qui auraient pu nous servir de guides et nous aider à transporter nos effets, il devenait évident que ce portage (que M. Campbell avait estimé avoir une longueur d'environ 70 milles) serait une affaire sérieuse, et qu'il nous serait peut-être même impossible de transporter assez de provisions pour nous permettre de continuer notre travail sur la Pelly. Nous construisîmes donc une forte cache en troncs d'arbres sur le bord du lac Frances, et nous y laissâmes, pour être rapporté à Laketon par nos Sauvages à leur retour, tout ce dont nous pouvions absolument nous dispenser. Si nous n'avions pas pu effectuer notre portage, nous avions dans la cache assez de provisions pour permettre à tout notre parti de retourner à l'embouchure de la rivière Dease. Après un voyage très fatigant, nous fûmes cependant assez heureux pour atteindre le bord de la Pelly le 29 juillet, avec encore près d'un mois de provisions pour quatre personnes, les instruments nécessaires et un petit équipement de campement, une couverture en grosse toile qui pouvait servir à faire un capot, et des outils et clous pour construire une chaloupe, si la chose devenait nécessaire. Nos Sauvages, qui depuis longtemps étaient inquiets et mal à l'aise à cause de leur éloignement de la côte et de leur ignorance du pays dans lequel nous les avions amenés, furent payés ici, et à leur grand plaisir il leur fut permis de s'en retourner.

“ Comme on nous avait dit qu'il y avait un rapide très dangereux dans le haut de la Pelly, nous décidâmes de construire un canot de toile plutôt qu'une chaloupe en bois, qu'il serait peut-être impossible de porter au rapide. Ayant terminé le canot, nous descendîmes la Pelly, en faisant un portage d'un demi-mille pour passer le rapide ou canyon de Hoole, et atteignîmes le confluent de la branche Lewis de la Pelly (ou Yukon) le 11 août. Nous avions alors atteint la ligne de route suivie par les mineurs, et nous espérions trouver, à l'embouchure de la Lewis, une note de M. Ogilvie, dont nous nous étions séparés en mai. Comme nous ne pûmes trouver aucune note de M. Ogilvie, et que ce monsieur n'avait pas été vu sur le bas de la rivière par un parti de mineurs que nous rencontrâmes ici, nous en conclûmes qu'il n'était pas encore parvenu jusqu'à cet endroit. Le même parti nous informa qu'il y avait peu de mineurs cet été sur la rivière Stewart, où la plupart du travail s'était fait en 1886, mais qu'en conséquence de la découverte de “gros” or sur le Forty-Mile-Creek, à environ 120 milles plus bas sur la rivière, tous étaient allés là, et que le poste de



traite de Harper, où j'espérais pouvoir me ravitailler si nous ne pouvions rejoindre M. Ogilvie, avait aussi été transporté de l'embouchure de la Stewart au Forty-Mile-Creek. De l'endroit où nous étions alors, nous avions encore un trajet de plus de 400 milles pour atteindre la côte, tout en ayant à lutter contre le fort courant de la Lewis sur presque toute cette distance. Si donc il nous avait fallu descendre 220 milles jusqu'au Forty-Mile-Creek pour avoir des provisions, cela aurait tellement accru la longueur de notre voyage en remontant qu'il aurait été très douteux si nous aurions le temps de faire quelque travail géologique sur la Lewis et atteindre la côte avant que les petits lacs près des montagnes fussent congelés. Je décidai donc de construire une autre chaloupe propre à l'ascension de la Lewis, et deux jours après avoir commencé ce travail, nous eûmes le plaisir de voir arriver M. Ogilvie. Après avoir terminé notre chaloupe et reçu le rapport préliminaire et les feuilles de relevement de M. Ogilvie, ainsi que les provisions dont nous avons besoin, nous commençâmes l'ascension de la Lewis, des sources de laquelle nous traversâmes les montagnes par la passe de Chilkoot et atteignîmes la côte à la tête du canal de Lynn le 20 septembre. Je suis heureux de pouvoir ajouter que toute l'expédition s'est faite sans aucun accident ou perte grave, nonobstant la nature difficile du pays, et que bien qu'on nous eût dit au printemps qu'il y avait du trouble entre les mineurs et les Sauvages sur la Yukon, ces rapports n'avaient aucun fondement.

“ Les résultats géographiques, géologiques et généraux de notre travail sont maintenant en voie d'élaboration et formeront le sujet d'un compte rendu détaillé à une date rapprochée. L'arpentage de M. Ogilvie, qui doit maintenant être terminé jusqu'à l'intersection de la rivière avec le 141<sup>e</sup> méridien, formera une ligne de base suffisamment exacte pour les explorations futures dans cette région. En outre, les résultats géographiques comprennent l'achèvement d'un mesurage à l'instrument de la Stikine jusqu'au creek du Télégraphe par M. McConnell, qui est relié au lac Dease par un soigneux mesurage au pas fait par M. McEvoy. De là, un mesurage par cheminement détaillé a été fait par la route déjà indiquée, en suivant les rivières Dease, aux Liards et Pelly, et se raccordant à la ligne de M. Ogilvie à l'embouchure de la rivière Lewis, distance totale d'environ 900 milles. En les rattachant à la ligne mesurée de M. Ogilvie, ces levés embrassent une superficie de plus de 60,000 milles carrés, dont l'intérieur est encore, à l'exception de rapports reçus de quelques chercheurs de mines et des Sauvages, une *terra incognita*. On peut en dire à près autant de toute la région environnante en dehors du circuit exploré, mais nous avons pu nous procurer beaucoup de renseignements généraux sur tout le district, qui faciliteront les explorations ultérieures. Toute la région est plus ou moins montagneuse, bien qu'entre-coupée de grandes étendues de terrain plat ou onduleux. On peut dire que le rebord nord-est de la ceinture des montagnes de la côte se trouve sur le creek du Télégraphe et la rivière Stikine. Une seconde chaîne de montagnes importantes court dans une direction générale nord-ouest et sud-est jusqu'à l'est du lac Dease et est traversée par la rivière Dease. A l'est de cette chaîne, nous n'avons rencontré aucune chaîne élevée ou bien définie avant d'arriver dans le voisinage du lac Frances. Ici, l'on en trouve une qui se dirige également à l'est et que l'on peut regarder comme la partie occidentale des montagnes Rocheuses proprement dites, et c'est de cette chaîne que partent les cours d'eau qui alimentent le lac Frances et la rivière Pelly. Sur le bas de la rivière Pelly et sur la Lewis, les montagnes sont moins considérables et prennent une allure qui se rapproche davantage de l'est à l'ouest.

“ Les hauteurs suivantes, déduites d'une série d'observations faites à quelques endroits principaux, serviront à indiquer l'élévation générale de la contrée :—

|  | Pieds.  |
|--|---------|
| Creek du Télégraphe, rivière Stikine (niveau de l'eau) | - 540   |
| Lac Dease  | - 2,661 |
| Confluent des rivières Dease et aux Liards             | - 2,100 |
| Lac Frances  | - 2,577 |
| Rivière Pelly à “ Pelly Banks ” (niveau de l'eau)      | - 2,965 |

|  |       |
|--|-------|
| Vieux fort Selkirk, embouchure de la rivière Lewis (niveau de l'eau) - - - - - | 1,555 |
| Lac Lindeman, tête de la rivière Lewis - - - - -                               | 2,165 |

“Jusqu'à ce que les observations faites sur le terrain soient reportées sur la carte, il sera impossible de donner avec précision aucun rapport sur les caractères géologiques de la région. Les roches en général sont fort semblables à celles que l'on rencontre dans la région correspondante de la Colombie-Britannique au sud. Les montagnes du littoral, là où elles ont été traversées par la Stikine et la passe Chilkoot, consistent pour la plupart en roches granitoïdes, et elles renferment des schistes cristallins exactement semblables à ceux que l'on trouve au sud dans la même ceinture de montagnes, au sujet desquels j'ai donné quelques détails dans mon dernier rapport sur l'île Vancouver.\*

“A l'est des montagnes du littoral, sur les rivières Stikine et Lewis, il y a des roches paléozoïques qui ressemblent à celles provisoirement classées dans les parties intérieures du sud de la Colombie-Britannique comme série du Creek de la Cache. Elles comprennent des calcaires, des quartzites, des ardoises et des schistes, avec une proportion notable d'agglomérats et d'autres matériaux d'origine volcanique. Dans le voisinage du lac Dease, et presque sur la même ligne de direction sur la Pelly, il existe des lits importants de serpentine, et les roches associées dans ces localités et en beaucoup d'autres sont en grande partie schisteuses et feuilletées, passant par de nombreuses variétés, mais ressemblant beaucoup aux roches des districts aurifères de Caribou et autres au sud.

“Ces roches paléozoïques sont de beaucoup les plus étendues dans toute la région, autant que l'exploration a été poussée jusqu'ici, mais elles sont interrompues par des massifs de roches granitiques qui forment généralement des crêtes ou des chaînes de montagnes, et celles-ci sont par endroits flanquées par des développements plus ou moins importants de schistes cristallins qui sont probablement, du moins en partie, des portions altérées des roches paléozoïques. La chaîne granitique la plus importante que l'on rencontre dans la région intérieure est celle déjà mentionnée comme traversant la rivière Dease.

“Les fossiles sont loin d'être abondants dans les roches paléozoïques, mais une petite collection de graptolithes d'âge cambro-silurien a été faite sur la rivière Dease, et des formes carbonifères ont été observées dans les calcaires en plusieurs endroits. Il est tout probable, cependant, que des roches allant du cambrien au sommet du paléozoïque, et peut-être aussi s'étendant jusqu'au triasique, peuvent être comprises dans cette grande série, dont les membres schisteux et feuilletés constituent les roches aurifères de la région.

“Des roches qui sont probablement d'âge crétacé existent dans des bassins limités sur la Stikine immédiatement à l'est des montagnes de la côte, et des lits contenant des fossiles marins du crétacé moyen ou inférieur prennent un développement considérable sur la rivière Lewis, où il y a aussi des lits à plantes rapportables à l'horizon du Laramie et probablement du même âge que le prétendu miocène de la côte d'Alaska et du fleuve Mackenzie. Quelques plantes fossiles qui sont probablement d'âge crétacé ont aussi été trouvées à un endroit sur la rivière Pelly.

“Le miocène proprement dit est représenté sur le haut de la rivière aux Liards par des roches stratifiées tendres, associées à des basaltes, et des coulées basaltiques, probablement du même âge, existent sur la Pelly, près de l'embouchure de la Lewis, sur cette dernière rivière au canyon, et dans la vallée de la Stikine à l'est des montagnes du littoral. Dans cette dernière localité, l'on rencontre de remarquables exemples d'épanchements colonnaires superposés recouvrant des dépôts de gros gravier. Il n'y a, cependant, dans toute la région examinée, aucun grand plateau basaltique.

“Certains faits d'un intérêt scientifique spécial existent en rapport avec les dépôts superficiels et les témoignages de l'action glaciaire, mais je ne puis en donner

\* Partie B, Rapport Annuel de la Com. Géol., 1886, vol. II.

les détails ici. Je puis dire, cependant, que dans les vallées de la Lewis et de la Pelly, l'on rencontre souvent des traces apparentes du mouvement de gros glaciers dans des directions nord et nord-ouest. On trouve les stries et sulcatures également bien marquées au niveau de l'eau et au sommet de coteaux de plusieurs centaines de pieds de hauteur, et elles paraissent indiquer le mouvement vers le nord d'un glacier confluent, en conformité avec l'inclinaison générale de la contrée. Les terrasses sont assez nombreuses et bien développées, et elles se montrent souvent à des hauteurs considérables sur les flancs des montagnes. Relativement à la distribution de l'or des placers, la direction du mouvement de la glace de la période glaciaire a une importance toute spéciale.

“ Comme le but principal de l'expédition était l'exploration du bassin de la Yukon, nous n'avons pu nous occuper qu'en passant du district minier de Cassiar. Les plus riches mines de placer dans le voisinage du lac Dease ont été découvertes en 1872, et elles atteignirent leur plus grand rendement en 1874, année durant laquelle on prétend qu'elles ont produit environ \$1,000,000. Le rendement des années suivantes a toujours été en diminuant, mais il est encore employé environ 150 hommes annuellement dans le district. Il reste encore beaucoup de recherches à faire avant que la possibilité de découvrir de nouveaux creeks riches soit épuisée. On sait qu'il existe des dépôts de quartz qui promettent bien, mais on n'a encore rien fait pour en constater la valeur réelle. Ils paraissent mériter une attention spéciale à cause de la facilité comparative avec laquelle on peut s'y rendre par la Stikine. Il serait facile de construire un chemin carrossable entre la tête de la navigation sur la rivière et le lac Dease, et on peut même prévoir la construction d'un chemin de fer qui suivrait cette route vers l'intérieur.

“ On peut dire que les exploitations aurifères dans le district de la Yukon ont commencé en 1880, quoiqu'il ait été fait peu de chose cette année-là, à l'exception de recherches par vingt-cinq ou trente mineurs qui s'y étaient rendus par la passe Chilkoot. Depuis lors, il est entré dans le pays par la même route un nombre annuellement croissant de mineurs, et les bancs de sable et de gravier des rivières ont été exploités avec de bons résultats sur différentes parties de la Lewis et de son affluent la Teslin-too (la Newberry de Schwatka, l'Hootalinqua des mineurs), et sur les rivières Pelly et Stewart. En 1886, la plus grande partie du travail s'est fait sur la Stewart, mais en conséquence de la découverte d'or “ pesant ” ou “ gros ” sur le Forty-Mile-Creek, comme je l'ai dit plus haut, presque tous les mineurs sont allés dans cette localité l'été dernier. C'est la première fois que l'on découvre cette espèce d'or dans le district, mais on peut prédire à coup sûr qu'on en trouvera encore d'autre. Les recherches se sont bornées jusqu'ici presque exclusivement aux grandes rivières, et l'exploitation aux bancs, mais le fait est qu'il y a de l'or en plus ou moins grande quantité dans tous les cours d'eau, et l'étendue des bancs de rivière aurifères déjà connus, est, dans leur ensemble, presque sans précédent. Le nombre d'hommes employés aux mines sur la Yukon supérieure, l'été dernier, était d'environ 250, dont environ 150 passent l'hiver dans le pays. On ne peut que conjecturer le nombre de ceux qui y seront employés l'été prochain, car tout dépend de la demande de bras sur la côte ouest généralement. Il n'est pas impossible, cependant, qu'il y en ait au moins 500.

“ Comparativement à la région que l'on sait aujourd'hui être aurifère sur le haut de la Yukon, les portions productives du district minier de Cassiar sont minimes, car le travail profitable s'y bornait à quelques creeks, et cependant, en 1876, le commerce de transport à Wrangell, en rapport avec les mines de Cassiar, s'est élevé à une valeur d'environ un million de piastres. Ceci peut donner une idée des résultats commerciaux probables d'un pareil développement des mines de placer seules dans n'importe quelle portion du territoire de la Yukon.

“ Je crois que la valeur future du district de la Yukon et de la partie nord de la Colombie-Britannique comme région minière est considérable. Cette région comprend—mesurée depuis le voisinage du lac Dease jusqu'à l'intersection de la Pelly (Yukon) avec le 141<sup>e</sup> méridien—une longueur de plus de 500 milles de la lisière des Cordillères de l'ouest, qui, partout où elle a été examinée, a été trouvée riche en

minéraux et particulièrement en gisements de métaux précieux. La largeur de cette partie des Cordillères est aussi grande, car elle paraît, autant que nos explorations nous permettent d'en juger, s'étendre depuis la côte jusqu'aux chaînes orientales des montagnes Rocheuses dans le voisinage du fleuve Mackenzie. Cette portion de la région des Cordillères, avec celle de la partie plus méridionale de la Colombie-Britannique, donne une longueur totale de 1,200 à 1,300 milles, ce qui est presque exactement la longueur de la même lisière métallifère sur le territoire des États-Unis, et elle est tout probablement susceptible d'un développement également important.

“ Je ne puis entrer, dans cette note préliminaire, dans la considération des caractères climatiques généraux de la région explorée en rapport avec son orographie. Il suffira de dire que les conditions très humides du littoral ne s'étendent pas à l'intérieur, qui renferme des étendues de pays très sèches, et que les glaciers sont très rares dans ses montagnes, si même il en existe. On cultive du blé, de l'orge et des pommes de terre, sur une petite échelle, sur le creek du Télégraphe et dans son voisinage sur la Stikine, quoique l'irrigation soit nécessaire. Plus loin au nord, les gelées d'été sont probablement presque partout trop fréquentes pour permettre d'y cultiver le blé, mais je suis convaincu que l'orge et le sarrasin, ainsi que d'autres grains vigoureux, pourraient être cultivés aussi loin au nord que le 63<sup>e</sup> parallèle dans le bassin de la Yukon. Le pays, quoique généralement montagneux, renferme de grandes étendues de terrain plat ou légèrement accidenté, et pourrait en réalité supporter une population aussi forte que celle que l'on trouve dans des latitudes correspondantes en Europe (comme, par exemple, dans la province de Vologda en Russie). Il est en grande partie boisé et produit beaucoup de bois d'assez bonne qualité, tandis que des flancs de coteaux et des terrasses couvertes de chiendent et de bosquets de tremble existent le long des vallées de rivières. De grandes quantités de belles fourrures sont exportées tous les ans du district de la Yukon, et sont expédiées à la côte par les passes Chilkat et Chilkoot, les rivières Tahu et Stikine, ou traversent au fleuve Mackenzie par les rivières au Porc-Epic et aux Rats.

“ L'un des caractères les plus importants du district de la Yukon est la facilité que les différentes grandes rivières, convergeant pour former le cours d'eau principal, offrent pour le voyage et les communications. Elles fournissent ainsi des moyens faciles pour les explorations, et les distances auxquelles on peut les remonter en bateau ou en canot n'ont pas encore, dans la plupart des cas, été déterminées. On peut dire, cependant, que les rivières navigables pour des bateaux à vapeur sur le territoire canadien ont une longueur totale (mesurée sans tenir compte de leurs sinuosités secondaires) de beaucoup plus de 1,000 milles, dans laquelle il n'y a qu'une seule interruption sérieuse d'environ trois milles sur la Lewis. Il sera encore ajouté à cette longueur lorsque les biefs supérieurs des plus grands cours d'eau auront été examinés au delà des rapides ou canyons, qui sont, dans l'estimation ci-dessus, considérés comme formant la tête de la navigation dans chaque cas.

“ Plus de 120 photographies ont été prises le long de la route suivie, représentant le caractère du pays, et je suis heureux de dire que presque toutes se sont trouvées satisfaisantes au développement. Des observations météorologiques ont été faites aussi régulièrement que possible, ainsi que de nombreuses observations de latitude et de longitude. Nous avons rapporté les spécimens géologiques et botaniques qui paraissaient offrir quelque intérêt, mais par suite des difficultés du transport, il nous a fallu en réduire le poids autant que possible.”

Coût de l'exploration des deux partis, \$4,832.46.

M. R. G. McConnell se proposait d'envoyer un rapport préliminaire de son examen de la partie inférieure de la rivière aux Liards, dont il est question plus haut, par le paquebot d'hiver de la Baie d'Hudson, du fleuve Mackenzie, mais comme il n'a pu arriver à temps pour être inséré ici, les extraits suivants de lettres adressées au Dr G. M. Dawson pourront servir à donner un aperçu de son travail.

Dans la première, envoyée à la côte du Pacifique avec ses hommes, et datée de la rivière aux Liards, 27 juillet, il dit :—

“ Je ne suis pas encore tout à fait rendu à l'embouchure de la Nelson, et je viens

de rencontrer des gens de la Baie d'Hudson qui remontent la rivière. Je renvoie mes deux hommes avec eux, car la rivière est bonne à partir d'ici, et je puis descendre à la dérive jusqu'au fort des Liards, même si je ne puis trouver un Sauvage pour me descendre. Je les renvoie maintenant parce qu'il n'y a aucune chance de trouver des provisions ni au fort des Liards ni à Nelson-House, et si je les emmenais jusqu'au fort Simpson ils ne pourraient pas s'en retourner cet automne, car la rivière est encore gonflée et ne montre aucun signe qu'elle doit baisser, et nous avons à peu près juste assez de vivres pour leur durer jusqu'à leur cache au portage du Diable. J'ai tué deux originaux en descendant, et cela nous a tenu en provisions. Nous avons eu de la difficulté à descendre, car la rivière est une vraie cascade sur une distance de plus de cent milles. Entre le Petit-Canyon et quarante milles en bas du portage du Diable, elle a une déclivité de plus de 1,000 pieds, et comme quarante milles de cette distance est une bonne eau, vous pouvez juger de ce qu'est le reste. Elle serait déjà assez mauvaise si elle avait de l'espace pour s'écouler, mais elle est resserrée par des canyons, qui ont souvent moins de 150 pieds de largeur, et qui se répètent à quelques milles les uns des autres, puis elle tourbillonne et bouillonne d'une manière incroyable. Nous n'avancions qu'à force d'énergie et de travail, transportant la chaloupe et les effets à travers les forêts et par monts et par vaux. Mes hommes étaient courageux et ont fait leur devoir sans murmurer. Quant à moi, il me reste à peine une quenille sur le corps, car mes hardes ont été déchirées en lambeaux et laissées par morceaux sur les ronces et les racines le long de nos nombreux portages. J'espère que vous avez réussi à vaincre vos nombreux obstacles et que vous êtes revenu à la côte. Mais vous avez une immense tâche devant vous, que je puis mieux apprécier aujourd'hui qu'au printemps."

Dans sa lettre suivante, envoyée du fort Smith, rivière des Esclaves, sous la date du 23 août, M. McConnell écrit :—

"Après avoir quitté mes hommes, je descendis seul jusqu'au fort des Liards, et là je trouvai un Sauvage qui me conduisit dans un canot d'écorce au fort Simpson. Là, je trouvai le vapeur, sur lequel je montai jusqu'ici. Ceci est un pays où il est difficile de passer l'hiver sans envoyer de provisions d'avance, car le chevreuil l'a quitté, et les gens sont à la ration depuis le mois de mars. Je fais des arrangements pour rester au fort Providence, car c'est un bon endroit pour le poisson, et on peut toujours se rabattre sur cela. De plus, il se trouve en amont du lac des Esclaves, dont la glace est le grand obstacle qui empêche de se rendre au Mackenzie à bonne heure\*\*\*\* Je vais descendre la rivière des Esclaves en canot, et en allant je remonterai la rivière au Sel jusqu'à la cîète d'où elle part. De l'embouchure de la rivière des Esclaves, je me propose de remonter la rivière au Foin (*Hay*) jusqu'aux chutes, environ 100 milles. Je remonterai peut-être aussi la rivière du Bœuf (*Buffalo*) si j'en ai le temps. Durant l'hiver j'essaierai de visiter les Horn-Hills et de voir le pays aux alentours du fort Rae. Je crois que sir J. Richardson a raison à propos de l'âge paléozoïque des argiles schisteuses entre le fort Simpson et cet endroit."

Une boîte de fossiles, envoyée en même temps que la lettre d'où sont tirés les extraits ci-dessus, est arrivée depuis. Les fossiles indiquent la présence de roches dévoniennes, triasiques et crétacées sur la rivière aux Liards.

M. Amos Bowman a été occupé durant toute la saison à préparer et surveiller la lithographie des cartes de son travail de campagne dans la Colombie-Britannique en 1885-86, surtout dans le district de Caribou, dont l'exploration, ainsi que je le disais dans mon rapport de l'année dernière, a été entreprise de concert avec le gouvernement provincial. On pensait alors—en décembre 1886—que la réduction des mesurages et la préparation des cartes pour la publication seraient terminées au commencement de 1887; mais ce travail, joint à la préparation du rapport sur le district, n'a pu être fini que vers la fin de l'année. Ces cartes et le rapport de M. Bowman seront bientôt publiés.

Dans le Manitoba, M. J. B. Tyrrell a commencé l'examen et le levé géologique et topographique de la région des montagnes Riding et Duck. Il a été aidé durant la campagne par M. D. B. Dowling. Nous ne possédions que fort peu de renseigne-

ments précis au sujet de ce district, mais nous savions qu'il s'y trouvait des sources salines, des dépôts de gypse et de forts indices de pétrole. Nous pensions qu'il était aussi possible qu'il y existât des filons de houille ou de lignite exploitables et du gaz naturel, et comme cette région se trouve à proximité de rivières navigables et du chemin de fer, nous avons cru qu'il était important d'en faire une exploration soignée. M. Tyrrell fait le rapport suivant :—

“ Nous sommes partis d'Ottawa le 5 juillet et arrivâmes le 14 à Brandon, où les chevaux qui nous avaient servi l'an dernier pour l'exploration de Calgary à Edmonton avaient été amenés par chemin de fer. Nous étant procuré des hommes et des provisions, nous partîmes de Brandon le 15 juillet, en suivant le sentier qui gagne le nord jusqu'à Strathelair, situé dans le rang 21, township 17. Il fut alors fait un mesurage à l'odomètre en remontant la petite rivière Saskatchewan, à travers la montagne Riding et en descendant la rivière Vermillon jusqu'au lac Dauphin. Des mesurages au pas furent aussi faits, en suivant les sentiers, des lits de la rivière à l'Ocre et du creek d'Elouard, dont les bords sont trop marécageux ou trop encombrés de bois chablis pour que l'on puisse les suivre autrement.

“ Un mesurage à l'odomètre fut ensuite fait vers le nord à travers la rivière Wilson jusqu'à la rivière de la Vallée, tout en faisant en même temps un mesurage par cheminement de la rivière Wilson et de son voisinage. Au nord de la rivière de la Vallée, nous suivîmes l'une de ces crêtes de gravier arrondies que les Sauvages appellent 'crêtes plongeantes,' d'abord avec une 'planche' et un odomètre, et ensuite à cheval jusqu'à la rivière Fork (*de la Fourche*), et nous fîmes en même temps une carte-éssuie assez exacte de la face orientale de la montagne Duck. Voyant que nous ne pourrions avancer que très lentement au nord de la rivière Fork, nous retournâmes à la rivière de la Vallée et fîmes un mesurage à l'odomètre du sentier de charrettes qui conduit vers l'ouest le long de ce cours d'eau, en passant par la brèche qui sépare la montagne Duck de la Riding, dans une large vallée glaciaire qui aboutit à la rivière Shell (*aux Coquilles*), d'où nous suivîmes le sentier en continuant le mesurage sur le terrain élevé vers le sud jusqu'au village de Russell, qui est le terminus de l'un des embranchements du chemin de fer du Manitoba au Nord-Ouest. A partir de Russell, un mesurage semblable fut fait à travers les creeks Silver (*d'Argent*), Bird-Tail (*Queue d'Oiseau*) et Arrow (*de la Flèche*) jusqu'au lac Shoal (*Plat*), et de là jusqu'à la Petite Saskatchewan, revenant au point de départ par une route plus septentrionale. De Russell nous gagnâmes le nord avec une 'planche' et des charrettes jusqu'à Assessippi, sur la rivière Shell, d'où les voitures furent envoyées pour me rencontrer plus haut, et avec un cheval de selle et des chevaux de bât, j'examinai la partie inférieure de la vallée et rejoignis les voitures vers la ligne sud du township 26. Nous continuâmes ensuite à remonter la rivière Shell jusqu'à environ trois milles du confluent des branches nord et est, généralement dans le fond de la large et profonde vallée, mais parfois nous étions obligés de monter sur le haut de la berge, lorsqu'il était impossible, sans une grande perte de temps, de passer la rivière à gué. En allant, cependant, nous quittâmes la rivière Shell pendant quelque temps et tournâmes à l'ouest, en suivant un sentier de charrettes, jusqu'aux lacs Angling, où les Sauvages de la bande de Côté ont plusieurs maisons dans lesquelles ils passent l'hiver, se trouvant ici au centre de leur terrain de chasse. A partir de ce village, alors tout à fait désert, nous fîmes un mesurage par cheminement du cours d'eau qui se dirige vers le nord en sortant du plus grand et du plus oriental des lacs Angling, jusqu'à ce qu'il entrât dans la vallée qui sépare les montagnes Duck et Riding. Nous vîmes qu'il constituait la branche principale de la rivière de la Vallée. Deux sentiers de chevaux de bât s'avantant au nord à partir du village furent aussi examinés, l'un deux remontant le bras ouest de la rivière de la Vallée jusqu'à sa source, et l'autre jusqu'au “Lac-qui-ne-gèle-pas,” ce dernier appartenant au système de drainage de la rivière Shell.

“ Revenant à cette dernière rivière, nous fûmes obligés de laisser les charrettes à environ trois milles en aval du confluent des bras nord et ouest, et de nous servir des chevaux de bât pour continuer notre exploration vers les sources de quelques-uns des petits cours d'eau qui viennent se jeter dans la rivière. En retournant à nos charrettes,

nous suivîmes et mesurâmes un sentier de charrettes qui gagne le nord et traverse les Big-Boggy et Little-Boggy-Creeks, jusqu'à ce qu'il rejoigne l'ancien sentier de charrettes de Pelly au village indien sur la réserve de Côté. Nous suivîmes et tracâmes ce dernier sentier vers le nord jusqu'au fort Pelly, où nous arrivâmes le 22 septembre. Nous y étant procuré assez de provisions pour nous durer jusqu'à la fin de la campagne, nous suivîmes un sentier de charrettes vers le nord-est, en nous tenant au nord de la rivière Swan (*au Cygne*) sur une distance d'environ quarante milles, où jusqu'à ce que nous eussions atteint la "Plaine Carrée," faisant un mesurage à l'odomètre sur toute cette distance. Je m'écartai cependant de ce sentier, et je suivis avec des chevaux de bât un sentier qui remontait la rivière Rolling, jusqu'à ce que celle-ci devint fort petite et coulat dans une vallée peu profonde à travers un terrain qui paraissait n'être qu'un interminable marécage. Comme le terrain était impraticable pour les chevaux, je tournai bride et fis un mesurage au pas en descendant le lit du cours d'eau jusqu'à une légère distance en aval de l'ancien tracé du chemin de fer Canadien du Pacifique, où la rivière passe de nouveau dans un thalweg défini, mais tortueux, à travers un terrain uni et marécageux.

"En revenant à la Plaine Carrée, je traversai la rivière Swan et la descendis du côté nord jusqu'à l'embouchure de l'Oak-Creek, où je laissai encore les charrettes pour aller faire un mesurage par cheminement, avec des chevaux de selle et de bât, autour de l'extrémité nord de la montagne Duck, en suivant, sur une bonne partie de la distance, de hautes crêtes de gravier qui s'étendent le long de la face orientale de l'escarpement, au moins aussi loin vers le nord que la vallée de la rivière Swan. En revenant, je traversai la pointe nord-est de la montagne Duck, ainsi que les sources des rivières Duck Nord et Sud et Pine (*aux Pins*). Ensuite, en contournant l'extrémité nord du Big-Lake (*Grand Lac*), d'où part la rivière Rolling, j'atteignis la tête de la rivière Favell. Je suivis alors cette rivière vers le nord jusque près de sa jonction avec la rivière Rolling, d'où je retournai à nos charrettes à l'embouchure de l'Oak-Creek.

"Pendant que j'étais occupé à ces explorations, M. Dowling faisait un mesurage au pas et par cheminement de la rivière Swan et de la contrée située au nord de celle-ci, dans le voisinage de notre campement.

"En bas de l'Oak-Creek, il fut fait un mesurage à l'odomètre du sentier jusqu'au lac Swan, et la rivière fut suivie à pied en beaucoup d'endroits, lorsqu'il paraissait possible de rencontrer des affleurements des roches sous-jacentes. Du lac Swan notre parti retourna au fort Pelly par l'ancien sentier de charrettes de la compagnie de la Baie d'Hudson, qui passe du côté nord de la rivière Swan, en faisant en même temps un examen de la face sud du Thunder-Hill.

"Nous atteignîmes le village de Russell, où se termina le travail de la campagne, le 7 de novembre. Des arrangements furent pris pour le soin de nos chevaux et de notre équipement durant l'hiver, puis nous partîmes pour Ottawa, où nous arrivâmes le 14 de novembre.

"Les mesurages, qui furent constamment contrôlés par des latitudes prises avec un sextant de huit pouces, vont être immédiatement coordonnés, et nous aurons ainsi des matériaux pour une carte approximativement exacte d'une partie du pays qui, jusqu'à présent, était presque absolument inconnue.

"Des observations furent régulièrement faites trois fois par jour au moyen d'un baromètre à mercure, et de nombreuses observations intermédiaires furent aussi faites à l'aide de deux anéroïdes, et comme ces données seront comparées à celles fournies par un baromètre étalon établi à Minnedosa, dont la hauteur est connue, l'on espère que l'altitude de tous les points importants pourra être déterminée avec assez d'exactitude pour faire voir l'inclinaison générale de la contrée et la hauteur des plus importantes élévations.

"La structure de ces prétendues montagnes, autant que nous avons pu voir, est fort simple. Elles sont composées d'argile schisteuse gris foncé pour ainsi dire horizontale, interstratifiée de bandes de calcaire crayeux et de bandes et nodales de grès dur. Ces lits renferment des fossiles caractéristiques des subdivisions de Niobrara et Benton du crétacé, et de la coupe du Nébraska de Meek et Hayden, et il n'est pas impro-

bable que quelques-uns des lits inférieurs, qui se composent, sur la rivière Swan, de grès et d'argile, représentent leur groupe le plus bas, ou du Dakota, mais il n'a pas été trouvé de fossiles pour corroborer cette supposition, et il n'a été trouvé aucune interruption ou discordance entre aucuns des lits.

“ En quelques endroits, comme sur les rivières au Vermillon et à l'Ocre, les argiles schisteuses foncées contenaient une petite quantité d'huile minérale, et il est fort possible que des sondages fassent découvrir des réservoirs considérables de cette huile. Il n'a pas été trouvé de filons de houille de quelque valeur, en dépit d'une recherche minutieuse.

“ Ce sujet sera traité, en même temps que la structure géologique du district, dans un compte rendu détaillé qui sera préparé durant l'hiver, après que les observations et collections auront été étudiées et que les mesurages auront été compilés et coordonnés. Il a été fait à peu près 1,200 milles linéaires de mesurages, et les observations ont couvert une superficie de 3,200 milles carrés de territoire dans la province du Manitoba.

“ La surface du pays repose presque partout sur un dépôt irrégulier de transport ou *till*, variant d'une croûte très mince à un lit massif de plusieurs centaines de pieds de puissance. A l'est de la montagne Duck, la surface sur les terrains inférieurs est généralement plane ou légèrement inclinée; à l'ouest elle est en général plus ou moins onduluse, tandis que sur le sommet de la montagne et sur les parties supérieures de son flanc oriental il y a beaucoup d'étendues couvertes de crêtes morainiques, consistant en gros mamelons de drift, fortement parsemés de cailloux gneissiques, entre lesquels il y a de profonds creux ronds, souvent occupés par de petits lacs dont l'eau est magnifiquement limpide.

“ La plupart de cette dernière région est impropre à l'agriculture, mais des étendues considérables en sont couvertes de belles forêts, qui, exploitées avec soin, pourraient donner un approvisionnement constant de bon bois de construction; mais une bonne partie de ce terrain raboteux, surtout vers le nord, est tellement encombrée de cailloux qu'elle ne paraît pouvoir supporter que quelques misérables pins rabougris et épars. Le terrain onduleux au sud et à l'ouest des montagnes Duck et Riding est aujourd'hui partiellement couvert de bosquets de peuplier, entre lesquels il y a des étendues plus ou moins grandes de prairie herbeuse. Cette contrée est admirablement propre à l'agriculture, car le sol en est riche et bien égoutté, et l'on y pourrait cultiver le blé sans crainte des gelées hâtives, certainement jusqu'au Big-Boggy-Creek au nord, et peut-être même jusqu'au fort Pelly. Mais la partie peut-être la plus fertile du district est celle qui se trouve entre le lac Dauphin et le pied de la montagne Riding, où le *till* sous-jacent est couvert de riches couches de sable et d'argile d'alluvion. Le terrain s'incline légèrement vers le lac et est partiellement boisé, la surface étant couverte d'un manteau de hautes graminées, d'herbes et de rosiers sauvages, et parsemée de bosquets de saule et de peuplier. Vers le nord il fait suite à la contrée marécageuse située entre les crêtes de gravier à l'est de la montagne Duck, quoiqu'il y ait même ici beaucoup de riches prairies. Plus loin encore vers le nord, le terrain de prairie forme aussi la plus grande partie de la surface, et supporte une belle herbe longue et drue.

“ Près des sources des rivières Shell et de la Vallée, entre les rivières Rolling et Favell, sur la face septentrionale de la montagne Duck, ainsi que sur quelques-uns des cours d'eaux qui descendent de son versant oriental, il y a de grandes étendues couvertes d'excellente épinette blanche d'une moyenne de 10 à 20 pouces de diamètre. Une bonne partie du bois qui se trouve sur la rivière Shell pourrait être flotté jusqu'à la rivière Assiniboine, où il pourrait être débité et distribué, mais le reste aurait à être flotté jusqu'au lac Winnipégois. De là il faudrait le transporter au lac Manitoba avant qu'il puisse atteindre un marché, mais cela sera bien facile lorsque les communications seront ouvertes à travers l'étroite langue de terre dans le voisinage du Portage-la-Prairie. Depuis quelques années le feu a fait des ravages considérables dans les forêts de cette région, et il serait certainement fort à propos que des mesures sévères fussent prises pour prévenir les incendies qui dévastent chaque année de si grandes étendues de forêt dans tout le nord du Manitoba.



“ Des fossiles ont été recueillis dans les argiles schisteuses et les calcaires crétacés, et il a aussi été fait une petite mais intéressante collection dans des lits d'âge préglaciaire ou glaciaire, près du sommet de la montagne Duck. Il a aussi été rapporté de nombreux spécimens de mammifères, oiseaux et insectes récents.

“ Cinquante-six photographies ont été prises durant la campagne, représentant la géologie et les caractères superficiels généraux de la contrée examinée.”

Coût de l'exploration, \$1,741.16.

En avril, l'on entra en correspondance avec le major Powell, directeur de la Commission géologique des Etats-Unis, afin de travailler de concert au relèvement et à la délimitation du lac glaciaire Agassiz dans son prolongement dans le Manitoba. Les conditions de cette action collective furent arrêtées, et le 6 mai le major Powell nous écrivit en exprimant sa “ satisfaction de cette inauguration d'un travail international.”

Le 11 septembre, M. Warren Upham, à qui le major Powell avait confié ce travail, écrivait ce qui suit :—“ J'ai l'honneur de vous informer de l'heureux achèvement de l'examen du lac glaciaire Agassiz dans sa continuation au nord de la frontière internationale dans le Manitoba, accompli sous les auspices de votre Commission conjointement avec la nôtre, et je vous en fournirai un compte rendu l'hiver prochain ainsi que mon monographe dressé pour la Commission géologique des Etats-Unis. Les frais de cette exploration ont été de \$341.88.”

Le compte rendu de M. Upham formera partie du prochain rapport annuel.

M. A. Lawson partit d'Ottawa, accompagné de M. Smith comme assistant, le 27 de mai, pour continuer l'exploration et le levé de la région située entre le lac des Bois, le lac la Pluie et le lac Supérieur.

Le travail fut commencé dans le voisinage du lac la Pluie, et durant les mois de juin, juillet et août, MM. Lawson et Smith furent occupés à faire les mesurages et investigations nécessaires pour terminer les cartes des districts du lac et de la rivière la Pluie. Ces cartes couvrent une superficie de 5,182 milles carrés. Elles seront semblables à celle du lac des Bois, publiée avec la partie CC du Rapport Annuel de 1885, quoique sur une plus petite échelle—quatre milles au pouce. Les données nécessaires à la confection de ces cartes sont maintenant en voie de compilation au bureau, et les cartes seront préparées pour la publication, en même temps qu'un compte rendu détaillé, durant l'hiver.

Après que le travail sur le terrain eût été terminé, et avant de commencer le relèvement de la contrée intermédiaire à l'est du lac la Pluie, il fut jugé à propos de faire une reconnaissance générale des caractères géologiques du district de la Baie-du-Tonnerre et du voisinage de Port-Arthur, où l'industrie minière a dernièrement pris des développements assez considérables. Le reste de la saison fut en conséquence consacré à ce travail et à une visite aux mines de fer du lac Vermillon et Gogebie, dans le Minnesota, afin de comparer les conditions géologiques de ces districts, relativement à ces gisements, avec celles du district de la Baie-du-Tonnerre, dans beaucoup de parties duquel on trouve des indications géologiques qui portent à croire qu'il y existe d'importants gisements de minerai de fer semblables à ceux ci-dessus mentionnés. Pendant que M. Lawson était occupé à cela, M. Smith continuait le travail topographique sur le côté nord de l'île de Hunter, dans le voisinage de la frontière internationale.

Le parti de M. Lawson resta en campagne pendant quatre mois et demi, avec un personnel moyen de cinq hommes. Environ 700 milles ont été mesurés au micro-mètre, au louch et par la triangulation.

Coût de l'exploration, \$1,608.97.

M. A. P. Low, accompagné de M. J. M. Macoun comme assistant, fut occupé durant l'été à faire une exploration des îles de la baie de James. Il ne put se procurer d'embarcation convenable à Moose-Factory. Il acheta donc un bateau de pêche du lac Huron à Collingwood, qu'il envoya à la station de Missinabie, sur le chemin de

fer Canadien du Pacifique, située sur le lac du Chien (*Dog lake*), à la tête de la rivière Michipicoton. De là le bateau fut transporté sur la hauteur des terres et par la branche Missinabie de la rivière Moose (*de l'Original*) jusqu'à la baie de James, et il atteignit Moose-Factory le 27 juin. Il en repartit le 2 juillet et visita d'abord l'île Charlton, qui se trouve près de l'extrémité sud de la baie et à environ un tiers de la distance à partir de la rive orientale. Il trouva que cette île était entièrement composée de sable, d'argile et de cailloux, sans aucune roche en place, et l'examen des autres îles démontra qu'elles étaient toutes formées de matériaux de transport. L'île Charlton est la seconde île de la baie de James sous le rapport de la grandeur, et elle forme au parallélogramme oblique irrégulier, dont les diagonales ont 18 milles du N.-E. au S.-O. et 12 milles du N.-O. au S.-E.

Sur le côté sud, ses rives sont basses et marécageuses, couvertes d'une épaisse venue d'épinette noire et rouge de petites dimensions; sur les autres côtés, les berges sont élevées, et à l'intérieur l'île forme un plateau onduleux, avec un sol sablonneux léger, supportant de l'épinette blanche et du peuplier plus gros. Pendant qu'il était sur l'île Charlton, il fut fait un mesurage au pas sur la rive de l'île Danby, qui se trouve à un mille à l'est. Celle-ci affecte une forme grossièrement triangulaire, chaque côté du triangle ayant à peu près deux milles de longueur. Toute l'île est basse et plate, et elle est couverte de petite épinette rouge et noire. Le 11 juillet, le parti traversa aux Strattons, deux petites îles situées N. 65° E. de la pointe nord-est de Charlton et à dix milles de distance. La plus occidentale, qui est aussi la plus grande, a cinq milles de longueur de l'est à l'ouest et environ un mille et demi de largeur; la seconde est presque ronde et a un diamètre d'un mille et demi. L'intérieur de la plus grande a une élévation de soixante-quinze pieds au-dessus du niveau de la mer.

Il visita ensuite la Petite île Charlton, éloignée de dix-huit milles des Strattons dans une direction N.N.-O.

En partant de la Petite Charlton, il se dirigea vers le nord en passant par les Tiders,—groupe de plusieurs petites îles dont les plus grandes sont couvertes de broussailles, les plus petites n'étant que des battures de sable et de cailloux,— et arrêta à l'île Watson, qui se trouve au N. 33° E. de la Petite Charlton dans la latitude 52° 31'-07."

Sous le rapport de la forme, cette île ressemble à un croissant mince, sa plus grande longueur étant de huit milles du nord au sud. A l'exception de quelques épinettes blanches rabougries, il ne croît pas d'arbres sur l'île, sa surface sableuse et caillouteuse étant couverte de petites plantes à fleurs arctiques, de graminées et de laïches. En continuant vers le nord, il passa les Temples de Salomon—plusieurs battures de sable basses—et les Twins (*Jumelles*), deux grandes îles situées au nord et au sud et séparées par un canal de cinq milles de largeur, furent atteintes. Ces îles ont le même caractère désert et stérile que la Watson. Après les Jumelles, les petites îles Walter et Spencer, situées à l'est de celles-ci, furent examinées, et il atteignit l'embouchure de la Grosse-Rivière (*Big River*) le 19 juillet. Ici le parti se divisa et M. Low remonta la rivière, tandis que M. Macoun explorait les îles Lead et Bear au nord. M. Low remonta la Grosse-Rivière jusqu'à une distance de cinquante milles dans une direction est. C'est la plus grande rivière qui se jette dans le côté est de la baie d'Hudson, et elle est navigable pour de gros bateaux jusqu'à vingt milles de son embouchure. Elle passe dans une vallée d'un tiers de mille à un mille de largeur, entre des berges taillées à pic de trente à cent pieds de hauteur.

La contrée environnante est couverte d'une épaisse forêt, dans laquelle les arbres occupent l'ordre suivant quant à leur quantité relative: épinette noire et blanche, épinette rouge, peuplier et tremble, sapin et pin banksien; il y a de nombreux affleurements de roches tout le long des rives, dont les plus ordinaires sont composées de gneiss amphibolique d'un gris foncé.

Partant du fort George le 2 août, l'on traversa la baie en passant par les Jumelles, et l'on atteignit l'île Agoomski.

C'est là la plus grande île de la baie de James, et elle a environ soixante-dix milles de longueur du nord-ouest au sud-est, et une largeur moyenne de dix milles.

Différant en cela des autres îles, sa ligne de côte et l'intérieur sont bas et marécageux, et l'intérieur est couvert de petites épinettes blanches et rouges. D'Agoomski, le parti retourna à Moose-Factory et de là par la rivière Missinabie au chemin de fer Canadien du Pacifique, qu'il atteignit le 7 septembre.

La ligne de côte et les îles telles que portées sur les cartes de l'Amirauté ne s'accordent pas avec la carte marine de la compagnie de la Baie d'Hudson, surtout sur la côte est, et de plus, ni la grandeur, la forme ou la position des îles visitées par M. Low ne s'accordent beaucoup avec celles de l'une ou l'autre de ces cartes.

M. Macoun fit plusieurs additions intéressantes aux collections de plantes et d'insectes.

Coût total de l'exploration, \$3,179.00.

En décembre dernier, M. E. D. Ingall visita les districts salifères d'Ontario dans le but d'étudier la condition actuelle de cette industrie et de recueillir des renseignements statistiques et autres à son sujet. Ce travail fut poursuivi par correspondance après son retour à Ottawa le 5 de janvier. Il était alors occupé à terminer un rapport sur le sujet, ainsi qu'un autre sur la production de l'argent au Canada, qui ont tous deux été publiés dans le rapport statistique sur la production minérale du Canada, partie S du volume annuel de 1886.

La préparation de ce dernier rapport, pour lequel les études ont été commencées en 1885, a été considérablement retardée l'année dernière par le travail préparatoire fait avec M. Coste au sujet des arrangements à prendre pour le recueillement de statistiques minières et minérales.

Après l'achèvement de ce travail, M. Ingall commença la préparation des cartes et autres illustrations qui devaient accompagner son rapport sur la région des mines d'argent à l'ouest de Port-Arthur, et sur les caractères géologiques qui se rattachent aux veines argentifères très riches de ce district. En même temps, il était pris des dispositions pour commencer une exploration et investigation approfondies durant l'été prochain, des terrains et mines d'apatite du comté d'Ottawa, dans la province de Québec, afin de préparer une monographie des gisements d'apatite et de leurs développements.

En exécution de ce plan, il fut décidé de faire une délimitation exacte des roches associées à ces gisements sur une superficie d'environ 200 milles carrés, tracée de manière à embrasser les plus importantes mines du district et à comprendre des parties des townships de Portland, Derry, Buckingham et Templeton. M. Ingall a été aidé par M. J. White, qui commença, le 22 juin, les mesurages topographiques nécessaires à la confection d'une carte sur laquelle seraient reportés les caractères géologiques et la situation des gisements d'apatite exploités et non-exploités. En même temps, M. Ingall fit un tour d'inspection aux principales mines, puis revint à Ottawa pour continuer à travailler à son rapport sur le district argentifère ci-dessus mentionné, laissant M. White poursuivre le travail sur le terrain. Ce travail fut malheureusement interrompu le 11 d'août par un grave accident par lequel M. White se brisa une jambe et fut d'ailleurs tellement blessé qu'il ne put travailler le reste de la saison. Dans ces circonstances, M. Ingall congédia le parti et a depuis consacré son temps à travailler à sa monographie des mines d'argent de la baie du Tonnerre, lac Supérieur, qui est maintenant en voie de publication.

Coût des travaux sur le terrain, \$860.24.

Le Dr R. Bell a été occupé durant l'été à une exploration d'une partie de la grande étendue de pays encore peu connue sur les confins des provinces de Québec et d'Ontario, y compris les lacs Témiscamingue et Abitibi, la rivière de Montréal et les eaux supérieures de l'Outaouais. Le but principal de l'exploration était de constater plus exactement le prolongement nord et la distribution de la grande bande de roches huroniennes minéralifères qui commence sur la baie Georgienne du lac Huron et traverse le chemin de fer Canadien du Pacifique à Sudbury et dans le voisinage, et aussi d'étudier la question de la limite septentrionale des bandes à apatite

ou phosphate et à mica du comté d'Ottawa, et en même temps d'ajouter autant que possible à notre connaissance très imparfaite de la géographie de la région qu'il aurait à parcourir.

Le Dr Bell fut accompagné sur le terrain par MM. A. Barlow et A. S. Cochrane, par le premier depuis le 16 juillet jusqu'au 1er octobre, et par le second depuis le 8 septembre jusqu'au 28 octobre. L'exploration a duré depuis le 11 juillet jusqu'au 18 octobre, date à laquelle le Dr Bell revint à Ottawa.

Le Dr Bell fournit le résumé suivant des opérations de la saison :—

“ Quoique le point de partage des eaux de la baie d'Hudson ait été traversé dans les parties est et ouest de l'exploration, la région examinée peut être décrite comme étant celle du haut de l'Outaouais, car les eaux employées comme bases de nos opérations, tant à l'est qu'à l'ouest du lac Témiscamingue, se jettent dans l'Outaouais.

“ Le fort Témiscamingue fut choisi comme quartier général pour l'été.”

L'examen des roches du lac Témiscamingue n'était que la continuation du travail de sir W. E. Logan en 1845, dont les résultats sont résumés dans les chapitres IV et XII de la *Géologie du Canada*, 1863, où la succession des roches laurentiennes et huroniennes sur le lac Témiscamingue est aussi décrite. Ces roches sont plus amplement décrites dans le rapport de 1845, mais elles n'étaient pas alors connues comme laurentiennes et huroniennes.

Le Dr Bell dit maintenant :—“ Ce lac est entouré de roches huroniennes, et elles ont été examinées de nouveau à la lumière des connaissances acquises sur le système huronien depuis la visite de sir W. Logan en 1845. Les calcaires, etc., siluriens des îles et de la partie nord du lac ont aussi été examinés, et il a été fait une collection considérable de leurs fossiles. On croit que les limites du massif silurien à l'extrémité nord du lac peuvent maintenant être définies avec assez d'exactitude.

“ Le cours de la principale rivière de Montréal est singulièrement droit ; sa direction ascendante est à peu près nord-ouest, et la distance depuis l'embouchure jusqu'à la Grande-Equerre, près de laquelle elle se divise en deux branches venant du sud, est de 85 milles en ligne droite. En 1875, j'ai examiné ces deux branches, ainsi que le pays depuis la fourche jusqu'au lac Mattagami, lors d'une exploration géologique s'étendant depuis les rivières Wanapitai et à l'Esturgeon (*Sturgeon*), mais la rivière de Montréal proprement dite, en bas de l'Equerre, n'avait pas encore été examinée géologiquement. Je trouvai que les roches le long de cette rivière appartenaient au système huronien, à l'exception de deux endroits, c'est-à-dire, au Bass-Creek (*cr. à l'Achigan*), à deux milles en amont de la tête du lac Elk (*de l'Elan*), et immédiatement en aval de l'extrémité de la ligne de Sinclair, ou à quatre milles en bas de la jonction de la branche Est, où je rencontrai du gneiss laurentien.

“ De la Grande-Equerre de la rivière de Montréal, je traversai la hauteur des terres vers le nord et descendis la rivière de Frederick-House, bras de l'Abittibbi, jusqu'au lac Paish-to-tchagami. Toutes les roches vues sur cette route appartiennent aussi au système huronien.

“ En revenant de cette exploration, je descendis la rivière de Montréal jusqu'à son confluent avec la décharge nord du lac Témagami, et je fis un mesurage par cheminement et un examen géologique des lacs à travers lesquels elle passe. Je constatai que les roches sur cette route consistaient principalement en schistes argileux, argilites et quartzites. Lors de ma visite au lac Témagami, M. Barlow était occupé à en faire la triangulation au micromètre et au compas, travail qu'il avait commencé le 23 juillet et qu'il termina le 25 septembre, après quoi il fit un relevé semblable de la route depuis le lac Témagami, par voie du Rabbit Lake (*lac aux Lapins*) jusqu'au pied du lac Témiscamingue. Le lac Témagami mesure à peu près trente milles dans sa plus grande étendue, ou du nord au sud, et sa largeur est à peu près la même de l'est à l'ouest, mais une grande partie de sa superficie générale est occupée par des îles et presqu'îles. Il est remarquable en ce qu'il a deux décharges, dont l'une déverse ses eaux dans le Saint-Laurent et l'autre dans l'Outaouais. La décharge sud est un bras de la rivière à l'Esturgeon, qui se jette dans le lac Nipissingue et de là par la rivière des Français dans le lac Huron ; tandis que la décharge nord, comme je viens de le dire, se jette dans la rivière de Montréal et

de là dans l'Outaouais. Les roches autour du lac Témagami embrassent des felsites contenant des galets de syénite, qui sont les plus abondantes, des quartzites, schistes gileux, diorites massives et schistes cristallins.

Après avoir fait une reconnaissance géologique du lac Témagami, je retournai au fort Témiscamingue par la voie du lac Rabbit et la rivière Mattabetchouan, et je trouvai que les roches le long de cette route consistaient principalement en felsites et schistes argileux.

La rivière Blanche et la route suivie par les canots entre le lac Témiscamingue et le lac Abitibi avaient été géologiquement explorées par feu M. Walter McOuat en 1872, \* et cette année M. E. B. Borron a fait, pour le compte du gouvernement d'Ontario, une exploration de la région située au sud de ce dernier lac, et il a bien voulu me promettre de me communiquer les notes de ses observations géologiques. Nous avons reçu de M. Edward Haycock et de M. David Beatty, A. P., de nouveaux renseignements au sujet des roches de la rivière Blanche et de ses environs.

La seconde division des opérations de la saison consistait dans l'exploration de la région comprise entre le lac Témiscamingue et les sources de l'Outaouais. Accompagné de M. Cochrane, je partis de ce lac et me rendis, par la voie des lacs Kippewa, Birch, Sasiganaga, Wolf et Grassy, au Grand lac du Moine, et de là au Grand-Lac ou lac Victoria de l'Outaouais. La seule roche observée tout le long de cette route, à partir du pied du lac Témiscamingue, fut du gneiss laurentien.

Rendus au Grand-Lac, j'envoyai M. Cochrane au nord pour voir si la bande huronienne qui traverse la route des canots entre la hauteur des terres et le lac Abitibi s'étendaient vers l'est jusqu'à cette longitude. Pendant cette exploration, il fit un mesurage par cheminement du bras nord du Grand-Lac, qui a une longueur d'environ vingt milles, et de là à travers le point de partage, puis en descendant la chaîne de lacs et les cours d'eau qui se dirigent du même côté jusqu'au lac Shabogamog. Il fit également un mesurage par cheminement et un examen géologique de ce lac, qui se trouve avoir plus de trente milles de longueur. M. Cochrane descendit ensuite la rivière qui sort de ce lac Shabogamog sur une distance de plus de dix milles, dans une direction nord, après quoi commence une suite de rapides. Cette rivière se trouva être un grand cours d'eau, au moins égal à l'Outaouais immédiatement en aval du Grand-Lac, et elle paraît être la tête de la rivière sans nom qui tombe dans la baie Hannah, à l'extrémité sud de la baie de James. La hauteur des terres passe tout près de l'extrémité nord du Grand-Lac, et bientôt après l'avoir traversée M. Cochrane trouva des schistes cristallins du système huronien, et plus loin il en rencontra çà et là, alternant avec des gneiss d'aspect laurentien, jusqu'à la décharge du lac Shabogamog, au delà de laquelle les schistes étaient continus aussi loin qu'il descendit la rivière. Il n'y a guère de doute que ces roches forment partie de la bande huronienne s'étendant vers l'est à partir du lac Abitibi.

En revenant au Grand-Lac, M. Cochrane, suivant les instructions que je lui avais données, descendit l'Outaouais jusqu'au lac Témiscamingue. La section de la rivière située entre le Grand-Lac et le lac des Quinze avait été mesurée au micromètre par M. Lindsay Russell, et M. Cochrane n'avait plus qu'à s'occuper des formations géologiques. Les roches le long de cette division de l'Outaouais se trouvèrent consister entièrement en gneiss laurentien. Les schistes huroniens, entre le lac des Quinze et le lac Témiscamingue, avaient été examinés et décrits par feu M. McOuat en 1872.

Laissant M. Cochrane au Grand-Lac pour continuer les explorations dont je viens de parler, je remontai vers la source de l'Outaouais. Le Grand-Lac, la rivière Outaouais et les lacs qui se trouvent sur son parcours jusqu'au lac de la Barrière, avaient été explorés par M. Henry C. Symmes, A. P., en 1866, en sorte que je n'avais qu'à examiner cette section géologiquement, et sur toute son étendue je ne vis que des gneiss.

En amont du lac de la Barrière, je fis l'examen géologique et un mesurage par cheminement de l'Outaouais jusqu'à sa source, que je trouvai être dans un petit lac à

\* Rapport des opérations, Commission géologique, 1872-73, pp. 134-163.

la tête de la plus longue des deux branches, ou celle du nord-ouest, en lesquelles elle se divise. Cette nappe d'eau, qui n'a qu'environ deux milles de longueur, n'avait pas de nom et je l'appelai le lac Ottawa, qui me parut être une désignation convenable, suivant en cela la règle généralement adoptée dans ces régions d'appeler le lac qui se trouve à la source d'une rivière du même nom que porte celle-ci. Le gneiss laurentien continua d'être la seule roche observée tout le long de la route depuis le lac de la Barrière jusqu'au lac Ottawa.

Du lac Ottawa je traversai le point de partage jusqu'au lac Echaume, l'une des sources de la rivière Gatineau, et je descendis ce cours d'eau, qui est constamment grossi par des tributaires de l'un ou l'autre côté, jusqu'à la rivière du Désert, en continuant de faire un mesurage par cheminement et un examen géologique tout le long de la route. Je ne rencontrai rien autre chose que du gneiss en descendant la Gatineau jusqu'à ce que j'eus atteint un portage à environ trente milles en aval de la Zigonse, ou le principal tributaire nord-est de la rivière, où un calcaire gris pâle grossièrement cristallin, devenant blanc sous l'action des agents atmosphériques, fit son apparition et fut ensuite suivi, presque sans interruption, en descendant la rivière presque jusqu'à son embouchure. Cette bande bien caractérisée de calcaire a évidemment une grande puissance. Des bandes plus minces de calcaire cristallin à peu près semblable ont été observées interstratifiées avec des gneiss, etc., dans la partie inférieure de la vallée de la rivière du Désert. De cet endroit je ramenai mes canotiers par diligence à Ottawa, d'où je les renvoyai au lac Témiscamingue *via* Mattawa."

Le calcaire dont parle ici le Dr Bell a été signalé en premier lieu par Mr. J. Richardson en 1870, et a été assez amplement décrit par lui dans le *Rapport des Opérations* de la Commission géologique, 1870-71, dans lequel il dit, à la page 298 :— "Avant d'avoir fait une étude plus détaillée de la région, il est impossible de dire si ces calcaires tellement abondants sur cette partie de la Gatineau forment une seule ou plusieurs bandes. Sur quelques points, l'épaisseur du calcaire ne peut pas être beaucoup moindre que cinq ou six cents pieds, et, en aval du portage du Grand Remou, elle atteint peut-être mille pieds."

Le Dr Bell dit aussi que tout en cherchant à constater la nature, la structure et la distribution géographique des roches des districts examinés durant sa campagne, il s'est spécialement occupé de la recherche de minéraux industriels.

"A ce sujet, je puis mentionner que quelques jours furent consacrés à m'enquérir de la prétendue découverte de veines de quartz aurifère en différents endroits dans le voisinage de Mattawa. Je visitai les diverses fouilles où l'on prétendait avoir fait ces découvertes, et j'en pris un certain nombre de spécimens. Ceux-ci ont depuis été essayés par M. Hoffmann, mais il n'a trouvé ni or ni argent dans aucun d'eux.

"L'action glaciaire sur les roches fondamentales et d'autres phénomènes du drift ont été étudiés, et j'ai recueilli beaucoup de faits intéressants, mais ils seront plus convenablement consignés dans le compte rendu détaillé que j'aurai à faire. De nombreuses observations de latitude ont été faites, qui serviront à donner plus d'exactitude aux cartes de nos mesurages par cheminement. J'ai constamment tenu note des bois propres à la construction, de la distribution et des limites septentrionales des arbres dans la région visitée. Des renseignements considérables ont été recueillis sur l'histoire naturelle de ces districts, surtout à propos des poissons comestibles; et des collections de coléoptères et de lépidoptères ont été faites. La température du lac Témiscamingue et d'autres lacs a été enregistrée trois fois par jour par M. J. Fraser, l'un des membres de l'expédition.

"Quarante vues photographiques ont été prises pour illustrer les divers caractères du paysage, les points d'intérêt géologique et l'aspect général du pays.

"De même que dans toutes les occasions antérieures, la Commission est encore endettée envers les officiers de la compagnie de la Baie d'Hudson pour leur gracieuse hospitalité et leur aide dans l'accomplissement de notre travail, et à ce propos qu'il me soit permis de mentionner plus particulièrement le facteur chef Colin Rankin, M. C. C. Farr, J. P., M. J. Mann, M. L. Christopherson et M. J. Turner."

Coût de l'exploration, \$2,036.87.

M. F. D. Adams partit d'Ottawa le 13 juillet et passa les trois mois et demi suivants à explorer et cartographier en détail ces portions des comtés de Montcalm et Joliette qui sont comprises dans le quart de feuille nord-ouest de la carte connue comme la Carte des Cantons de l'Est.

L'étendue de territoire examinée par M. Adams couvre à peu près 1,200 milles carrés et est située immédiatement au nord de celle explorée par lui en 1885. Il dit maintenant que—

“ Le grand massif d'anorthosite qui occupe les townships Morin, Abercrombie, Wexford et plusieurs autres dans Montcalm et dans les comtés voisins, et dont les limites sud et ouest ont déjà été déterminées, a été examiné de nouveau, et ses limites sud et est ont été soigneusement reconnues. En le faisant, un fait inattendu a été constaté : c'est que les prétendues variétés massives et stratifiées de cette roche ne sont en réalité que des portions différentes d'un seul et même massif. Un certain nombre de petits lambeaux isolés d'anorthosite ont été trouvés dans le gneiss à l'est de ce massif principal, ressemblant à ceux déjà trouvés sur ses côtés ouest et sud. Il a aussi été trouvé quatre bandes de calcaire cristallin à l'est de la bande du lac Ouareau et sur le côté est du principal massif d'anorthosite, dont quelques-unes correspondent incontestablement à celles trouvées par sir William Logan sur son côté ouest. Comme résultat du travail de cet été, je crois que l'on peut conclure en toute sûreté que les roches qui composent le grand massif d'anorthosite ci-dessus mentionné, ainsi que la plupart des masses plus petites, sinon toutes, sont d'origine éruptive.

“ Toutes les localités où l'on nous a dit y avoir des minéraux d'une valeur industrielle ont été visitées et examinées. C'était pour la plupart des gisements que l'on supposait contenir des minerais d'or ou de fer, dont beaucoup sont associés à des bandes de roches pyriteuses près du contact de l'anorthosite et du gneiss. Plusieurs d'entre eux, aujourd'hui abandonnés, avaient été autrefois plus ou moins minés à la recherche de l'or. Des spécimens de ces minerais ont été recueillis, et l'on se propose d'en faire l'essai, afin de s'assurer s'ils contiennent assez d'or pour justifier de nouveaux efforts pour les développer. Un grand nombre d'autres spécimens ont aussi été rapportés, dont quelques-uns peuvent avoir une valeur industrielle en même temps qu'un intérêt scientifique.”

Il reste encore une grande superficie à examiner dans les limites de la carte en question, et jusqu'à ce que cela soit fait et que la carte soit prête pour la publication, il nous paraît préférable de différer la préparation d'un rapport détaillé sur la structure géologique de cette région. Il sera cependant préparé un court rapport durant l'hiver, qui traitera principalement des ressources minérales des portions déjà examinées, et qui paraissent avoir une importance pratique plus immédiate.

Coût de l'exploration, \$563.

Le Dr R. W. Ells, accompagné de M. N. J. Giroux comme assistant, a été occupé l'été dernier à continuer vers le nord-est l'examen définitif et la cartographie des formations géologiques sur le côté sud du Saint-Laurent, dans une partie de la superficie comprenant le quart de feuille N.-E. de la carte des Cantons de l'Est, s'étendant depuis le comté de Mégantic vers le nord-est jusqu'au comté de L'Islet. Ce travail, comme je viens de le dire, était une continuation de celui de l'année précédente au sud, qui est résumé dans mon rapport de 1886 et décrit en détail dans la partie J du Rapport Annuel récemment publié. Les deux premiers mois furent consacrés à un examen des roches aurifères du district de la Chaudière, et plus tard les roches le long du côté sud du Saint-Laurent furent examinées de nouveau à partir de Saint-Nicolas en gagnant la Rivière-du-Loup, ainsi que quelques-unes des îles en bas de l'île d'Orléans. L'objet de cet examen était de constater et cartographier plus exactement qu'on ne l'avait fait jusque-là la distribution et les positions relatives de la formation de Lévis et des prétendues formations de Lauzon et de Sillery le long des bords du Saint-Laurent, où les roches avaient été assignées en 1869, sur des étendues considérables, à l'horizon du grès de Potsdam, tandis que d'autres grandes superficies de roches exactement semblables étaient encore comprises dans l'une ou l'autre des

subdivisions du prétendu groupe de Québec. Les examens de reconnaissance que j'avais faites moi-même, de temps à autre, dans toutes les parties de la région depuis 1874, m'avaient convaincu de la nécessité d'une revision complète du travail de 1869 et des années précédentes, et cette revision a été commencée par le Dr Ells en 1895, et habilement poursuivie depuis par lui. Les observations de l'été dernier devront être maintenant soigneusement étudiées, et il faudra encore travailler pendant une saison dans ce territoire avant que l'on puisse définitivement constater et cartographier la distribution réelle des formations, et faire un rapport sur sa structure géologique, car il y a encore une vaste superficie, probablement de pas moins de 1,250 milles carrés, dans les comtés de Bellechasse, Montmagny et L'Islet, qui n'a presque pas encore été explorée. Une grande partie en est fortement boisée et d'un accès difficile; mais comme elle se trouve sur la ligne de direction de la bande minéralifère au sud-ouest, il n'est pas impossible que l'on y retrouve les gisements d'asbeste, de minerai de fer ou de minerai de cuivre de cette bande. Dans tous les cas, il est fort à propos que l'on fasse une exploration soigneuse et approfondie de toute cette superficie, et que l'on en reconnaisse la structure géologique avant que la carte soit publiée. On espère pouvoir le faire dans le cours de l'an prochain. Un certain nombre d'affleurements de serpentinite, qui sont limités à la superficie située au sud de la rivière Etchemin, ont été examinés, dans le but de trouver des gisements exploitables d'asbeste, mais bien que l'on ait observé de petites veines d'asbeste dans quelques-uns d'entre eux, ce minerai ne semble pas se trouver en quantité suffisante pour avoir une importance industrielle, et les roches ignées avec lesquelles il est associé au sud ouest, surtout dans ce qui a été appelé la lisière volcanique, semblent disparaître après que l'on a traversé les vallées des rivières de la Chaudière et Etchemin.

Au sujet des exploitations minières de cette région, le Dr Ells fait le rapport suivant :—

“ Le rendement des mines d'asbeste à Coleraine et Thetford a considérablement augmenté l'an dernier, et l'on faisait des préparatifs pour continuer l'exploitation durant l'hiver. Plusieurs nouvelles mines ont été ouvertes à Thetford et près de la gare de Coleraine, qui promettent bien.

“ La mine de Broughton, située sur le lot 14, rang 7, Broughton, à environ un demi-mille à l'ouest du chemin de fer Central de Québec, est encore exploitée, quoique son rendement actuel ne soit pas bien considérable. L'asbeste dans cette mine se trouve dans une veine irrégulière le long du contact entre la serpentinite et les ardoises cambriennes noires, et elle diffère de celle des autres mines par le caractère de la fibre et en ce qu'elle est associée à de la saponite. Elle se borne, autant qu'on a pu le constater jusqu'ici, à une seule veine de quelque importance. Trois puits ont été creusés sur la ligne d'affleurement, et l'on y a trouvé de l'asbeste d'excellente qualité, surtout dans la portion supérieure de la veine. On a aussi observé de très bons indices d'asbeste sur les lots 27, 28 et 29, rang A, Coleraine, près du chemin Poudrier, appartenant au Dr James Reed. Bien qu'il y ait été fait peu de chose, un certain nombre de veines d'asbeste ont été mises à découvert à la surface, variant en puissance d'un demi-pouce à un pouce et demi.

“ Les mines d'or de la Chaudière n'ont pas encore été développées sur une échelle proportionnée à leur importance. Durant l'été dernier, trois compagnies ont été engagées dans des opérations minières, savoir : la Compagnie St-Onge, sur la rivière à l'Ardoise (*State Creek*), à Saint-George, Beauce; M. Coupal et McArthur, sur le creek du Moulin (*Mill-Creek*), près du village de Saint-François, et le capitaine Richards sur la rivière Cumberland, l'un des bras de la rivière Famine. M. Horace Sewell a aussi été occupé à faire des explorations sur la rivière des Plantes, afin de trouver l'ancien thalweg de ce cours d'eau, et il prétend y avoir réussi, quoique rien n'ait été fait pour s'assurer s'il s'y trouvait de l'or. A Saint-François, M. Coupal dit qu'il a trouvé beaucoup d'or “grosier.”

“ Durant l'été dernier, l'ancienne mine de cuivre à Harvey-Hill a été ouverte de nouveau, sous la direction de M. Chas. Lionais, mais à l'époque de ma visite le travail se bornait principalement à réparer les puits et bâtiments. Cette mine a déjà ample-



ment été décrite dans la *Géologie du Canada*, 1863, pp. 768-771, et il n'y a pas lieu de donner ici de nouveaux renseignements à son sujet.

“ Les travaux ont aussi été repris à la mine d'antimoine de Ham-Sud. Cette propr'été est mentionnée dans la *Géologie du Canada*, 1863, p. 929, et plus tard dans le rapport de la Commission géologique de 1881-82, p. 3 GG. Elle a dernièrement changé de mains et appartient aujourd'hui au Dr James Reed, qui a pratiqué cette année (1887) un tunnel à partir du bas du coteau dans lequel est située la mine, sur une distance de 304 pieds, où l'on a atteint le fond du puits de 100 pieds, avec lequel se relie aussi les autres travaux de mine. Le Dr Reed dit que le filon métallifère recouvé par le tunnel a 70 pieds de largeur, dont l'extraction sera toute profitable. L'objet du tunnel pratiqué par le Dr Reed est d'assécher la mine et de faciliter l'extraction du minerai. Le Dr Reed en a déjà tiré une vingtaine de tonnes, et il se propose de poursuivre l'exploitation durant l'hiver. La grande difficulté aujourd'hui est de trouver un marché, difficulté probablement aussi éprouvée aux mines d'antimoine de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Suivant les *Mineral Resources of the United States*, 1885, le prix du minerai de 50 pour 100 était à cette époque de \$10 la tonne, la quantité d'antimoine brut et de régule importés aux États-Unis pour cette année étant de 2,668,302 livres, évaluées à \$223,741, et de minerai d'antimoine, 243,635 livres, évaluées à \$3,783.

“ Je me suis occupé des gisements de minerai de fer de Leeds. Ces minerais, dont il est question dans la *Géologie du Canada*, 1863, p. 717, ont été examinés plus tard par feu M. Chas. Robb, I. M., et il en est aussi question dans les *Notes sur les minerais de fer du Canada*, p. 247 du Rapport de la Commission géologique, 1873-74, par le Dr Harrington, qui dit :—“ La couche a été exposée par le dépouillement sur une distance de quarante verges dans la direction de la roche, et de seize verges en travers. Dans cette dernière distance, l'on a rencontré trois lits assez réguliers de minerai, mesurant respectivement six, quatre et trois pieds d'épaisseur, et tous trois plongeaient au nord-ouest à un angle de 50°. Ces lits sont séparés par des bandes d'ardoise chloritique contenant du quartz et du spath calcaire. Le minerai est magnétique et à grain fin, plus ou moins mélangé de fer micacé, et quelques échantillons offrent une polarité remarquable.” Il existe des minerais semblables dans le canton voisin d'Inverness. L'analyse du minerai de Leeds, faite par le Dr Harrington, a donné : fer métallique, 67.099 ; phosphore, .206 ; soufre, .038. Ces minerais sont éloignés du chemin de fer Central de Québec, à la station de Robinson, d'environ dix milles, et du Grand Tronc, à la gare de Bécancour, de seize à dix-huit milles.

Le travail de la campagne a commencé le 4 juin et s'est terminé le 19 octobre. Coût, \$1,449.33.

Le professeur Laflamme, qui a été engagé pendant quelque temps durant l'été à examiner la contrée et à continuer la revision des limites géologiques sur le côté nord du fleuve Saint-Laurent en amont de Québec, fournit le rapport qui suit :—

“ J'ai pu examiner en détail la région placée entre le St-Maurice et la Batiscan, la partie surtout qui s'étend au nord, depuis les affleurements du siluro-cambrien.

“ Comme partout dans les environs les roches appartiennent au gneiss laurentien, avec toutes ses variétés de composition. J'ai cependant remarqué trois affleurements de calcaire cristallin dans la paroisse de St-Tite. L'un commence à l'extrémité sud du lac Roberge et se dirige vers l'ouest jusqu'au lac Claire, où il disparaît complètement. C'est un calcaire à gros grains, renfermant beaucoup de fragments du gneiss environnant sous forme de masses à angles vifs et distribuées sans ordre dans le gisement calcaire. Il peut avoir cinq ou six cents pieds de large sur une largeur d'un demi-mille. Je ne crois pas qu'on puisse songer à utiliser ce dépôt pour autre chose que la fabrication de la chaux.

“ Le second gisement se trouve au sud-est du premier, à environ six milles. C'est un calcaire rose, à grains fins, susceptible de prendre un beau poli, et, par conséquent, capable d'être employé comme marbre d'ornement. Au point de contact du calcaire et du gneiss, on peut voir une apparence très nette de lits ou de bandes

alternativement calcaires et gneissiques, inclinant de 75° vers le sud-est. L'affleurement peut avoir une couple d'arpents dans toutes les directions.

“Le troisième affleurement est à un mille de ce dernier, en allant vers le sud. Le calcaire y ressemble beaucoup à celui du lac Roberge, peut-être même les cristaux en sont-ils plus volumineux. Il renferme également beaucoup de fragments anguleux de la roche environnante. Je ne crois pas qu'on puisse jamais l'utiliser comme marbre.

“Tout ce pays du nord ressemble beaucoup au Saguenay, quant à la manière dont se sont faits les dépôts d'argile et de glaise. Ces dépôts sont tous irréguliers, les lits se croisant en tous sens dans la plupart des sections faites par les lignes de chemins de fer. Pas de traces de fossiles quaternaires comme dans la plaine des environs de Québec. Je crois que ces dépôts sont tous le résultat de l'envahissement de cette partie du pays par les eaux douces provenant de la fonte du glacier et des neiges de l'époque glaciaire. Les terres, en général, sont fertiles, mais il y a un très grand nombre de saillies volumineuses de roches laurentiennes qui viennent interrompre la continuité et la régularité des dépôts argileux.

“A l'est de la rivière Batiscan, les formations laurentiennes présentent le même caractère général ainsi que le sol arable. La direction générale des lignes d'affleurement est du nord-est au sud-ouest. Pas de trace de calcaire dans cette contrée.

“J'ai aussi fait le relevé géologique de la rivière Sainte-Anne, et je dois vous dire que je n'ai rien à ajouter à ce sujet à mon rapport de l'année dernière. Les lits de Trenton sont très réguliers, avec une inclinaison à peine sensible vers le sud-sud-est. Environ deux milles plus haut que l'église Sainte-Anne, les schistes Utica et Rivière-Hudson viennent les recouvrir.

“Je ne saurais terminer ces quelques notes sans attirer votre attention sur les travaux qui se font actuellement dans cette partie du pays relativement au gaz naturel.

“On a déjà foré un certain nombre de puits, et bien que le succès n'ait pas encore été tel qu'on l'avait d'abord espéré, il y a lieu de croire cependant que des recherches judicieusement conduites seront un jour couronnées de succès.

“La découverte de gaz naturel en quantité commerciale dans la province de Québec serait extrêmement précieuse. Nous n'avons pas de combustible, pas de houille, pour travailler nos minerais. Le gaz naturel pourrait la remplacer et amener toute une révolution dans nos industries en leur imprimant un nouvel essor. La découverte de sources gazeuses abondantes faites dans l'Ohio, dans les mêmes formations, ajoutent un certain degré de probabilité à la présence du gaz dans nos formations de Trenton et Utica.”

Coût de l'exploration, \$400.

D'après ce qui précède, on pourrait inférer qu'il n'avait pas encore été découvert de gaz naturel dans ces formations, et, en conséquence, il est peut-être à propos de citer le passage suivant du chapitre XVII, p. 558 de la *Géologie du Canada*, 1863, par lequel on verra que l'on connaît depuis longtemps l'existence du gaz et du pétrole sur de vastes étendues du Canada depuis le voisinage de Québec jusqu'aux îles Manitoulinnes, et l'on sait aussi depuis longtemps qu'il s'en trouve dans la péninsule de Gaspé;—

“L'hydrogène carburé léger, ou gaz des marais, qui est si souvent un produit de la transformation de matières organiques à des températures ordinaires, abonde dans les roches paléozoïques du Canada et se dégage de beaucoup de sources minérales. Celles de Caledonia, Varennes et Caxton, dans le terrain silurien inférieur, dégagent de grands volumes de ce gaz, qui entretiennent les eaux dans une agitation permanente. Plusieurs autres exemples moins importants de la même espèce pourraient être mentionnés, et dans les formations plus élevées du Canada Occidental, ce gaz est encore plus abondant dans les *burning springs* bien connues près de la chute du Niagara et dans la région des puits à huile. En creusant ces puits, on en a percé des réservoirs d'où le gaz s'échappe avec une violence explosive. Dans presque tous ces puits il y a un dégagement plus ou moins grand de gaz inflammable, de sorte qu'il paraîtrait que presque partout les couches de cette région renferment, dans un état con-

densé, des quantités d'hydrogène carburé léger, qui s'échappent toutes les fois qu'une fissure naturelle ou un trou artificiel offre une issue."

Il est dit dans le même ouvrage, à la page 836 : — " L'on ne doit pas perdre de vue la possibilité de la rencontrer (l'huile de pétrole) en quantités profitables dans quelques parties de la formation Trenton."

Depuis trois ou quatre ans, on s'est de nouveau occupé de cette question, surtout à la suite des grandes découvertes qui ont eu lieu durant cette période dans la Pennsylvanie, l'Ohio et d'autres Etats, et plusieurs puits ont été forcés dans la province de Québec dans le but de développer les indices de pétrole et de gaz naturel qui, comme je l'ai déjà dit, ont depuis longtemps été signalés par la Commission géologique. Le plus important de ces sondages a été pratiqué durant l'été de 1885, et il semble à propos de citer ici la description détaillée qu'en a faite M. Obalski et qui a été publiée à la page 115 du Rapport du Commissaire des Terres de la Couronne de Québec pour l'année 1885 :—

"SONDAGE A SAINT-GRÉGOIRE—COMTÉ DE NICOLET.

"Le sondage a été pratiqué sur la terre de M. Hilaire Trudel (n° 501 du cadastre) au sud-ouest de la concession Beauséjour (seigneurie Rocquettaillade). Le tableau suivant donne les profondeurs atteintes et la nature des roches rencontrées :—

- |   |          |  |
|---|----------|--|
| A | 0 pied,  | le 31 juillet 1885—1 pied de terre végétale ; bonne terre de culture ; dégagement de gaz sans odeur.   |
|   | 1 pied   | —47 pieds glaise bleue avec petits lits de sable.  |
|   | 48 pieds | —5 pieds sable blanc avec abondant dégagement de gaz sans odeur.   |
|   | 53 "     | —15 pieds gros gravois composé de cailloux de granit, grès, calcaire, etc., avec abondant dégagement de gaz sans odeur et d'eau.   |
|   | 68 "     | —7 pieds sable noir très tassé, dur à traverser ; de l'eau, mais pas de gaz.   |
|   | 75 "     | —80 pieds roc solide ; grès un peu calcaire, assez tendre pour se tailler au couteau ; suintements huileux.  |
|   | 155 "    | —60 pieds même roche, mais plus dure et à grain plus fin.  |
|   | 215 "    | —75 pieds schiste rouge appelé à tort ( <i>soapstone</i> ) par les mineurs.  |
|   | 290 "    | —10 pieds même roche de couleur plus claire.   |
|   | 300 "    | —16 pieds même roche de couleur tirant au noir.  |
|   | 316 "    | —54 pieds schiste noir-brun peu dur ; abondant et subit dégagement de gaz ayant une odeur très forte de kérosine. Très forte pression allant en augmentant.  |
|   | 370 "    | —105 pieds schiste rouge ; dégagement de gaz plus abondant.  |
|   | 475 "    | —50 pieds schiste rouge plus gris.   |
|   | 525 "    | —55 " " " " plus mou.  |
|   | 580 "    | —60 " Autre dégagement de gaz plus violent lançant la boue et les pierres du fond à une hauteur de 60 pieds en l'air et empêchant le travail. Ce gaz affecte la vue et l'estomac des ouvriers. Continuation des schistes rouges. |
|   | 640 "    | —20 pieds calcaire impur paraissant magnésien. Autre veine de gaz de la même nature.   |
|   | 660 "    | —60 pieds calcaire.  |
|   | 720 "    | —100 " calcaire huileux.   |
|   | 820 "    | —40 " schiste noir doux au toucher. Nouvelle veine du même gaz.  |
|   | 830 "    | —255 pieds schiste noir compacte.  |
|   | 1,115 "  | —20 octobre.—Suspension des travaux. Le gaz continue à se dégager avec une force telle qu'il est impossible de boucher l'orifice. On adapte alors sur le tube principal deux tubes d'un demi-pouce de diamètre."                 |

Ce sondage a évidemment traversé les schistes et grès de Médina, qui paraissent avoir ici une puissance de 565 pieds,\* et le reste du sondage, 540 pieds, paraît être dans les roches de la Rivière-Hudson. On devrait trouver sous ces roches celles d'Utica et de Trenton, et comme c'est à la jonction de ces dernières que se trouvent les grands réservoirs de gaz et de pétrole, dans le nord-ouest de l'Ohio, il serait très important de pousser le sondage de Saint-Grégoire jusqu'à ce que l'on atteigne le calcaire de Trenton. La coupe d'Ohio montre que le Médina n'a que 80 pieds de puissance, avec 305 pieds de Clinton et Niagara en-dessus, et à la base du Médina il y a un fort dégagement de gaz, comme c'est le cas à 640 pieds de profondeur, la base du Médina, à Saint-Grégoire. En dessous de cette formation, dans l'Ohio, il y a 430 pieds de strates de la Rivière Hudson et 275 pieds de schiste d'Utica, à la base duquel, ou à quelques pieds plus bas dans le calcaire de Trenton, se trouvent, ainsi qu'il est dit plus haut, les grands réservoirs de pétrole et de gaz.

Une question de la plus haute importance en rapport avec l'existence probable de ces réservoirs est celle de la structure géologique du district, et bien que, pour des raisons qui se rattachent à cette question, je n'aie jamais eu de foi dans leur existence du côté nord du Saint-Laurent, je crois que la probabilité de leur existence sur le côté sud, entre le lac Saint-Pierre et Saint-Hyacinthe, est très grande, surtout le long ou dans le voisinage de la partie centrale de la ligne indiquée par sir W. E. Logan comme la marche de la synclinale de Deschambault.—*Géologie du Canada*, 1863, pp. 162, 217, 288.

A Saint-Grégoire, il a été traversé 550 pieds d'assises de la Rivière-Hudson. Entre l'île d'Orléans et la rive nord du Saint-Laurent, sir W. E. Logan estimait la puissance de l'Hudson et de l'Utica à 2,000 et 3,000 pieds respectivement. En supposant que ces formations aient la même puissance à Saint-Grégoire, il faudrait continuer le forage jusqu'à une profondeur de 1,700 pieds de plus avant que le calcaire de Trenton soit atteint. Un peu au nord de Saint-Hilaire, sur le chemin de fer Grand Tronc, cependant, l'on atteindrait probablement le calcaire de Trenton à une bien moins grande profondeur, car l'axe de l'anticlinale s'élève graduellement dans cette direction, et les assises supérieures de la Rivière-Hudson et de Médina y sont absentes.

Dans tous les cas, cette question peut être regardée comme fort importante en comparaison de la faible somme qu'il faudrait dépenser pour la résoudre.

Néanmoins, à l'égard de la question de l'emploi du gaz naturel comme combustible dans les industries manufacturières, je puis citer les observations suivantes du professeur Lesley:—†

“ Les faits relatifs aux puits de gaz naturel, brièvement rapportés ci-dessus, conduisent à la conclusion que ces puits ont leur vie régulière et que la quantité de gaz est limitée. Si un seul puits est foncé et qu'il donne du gaz, la pression restera constante et l'approvisionnement régulier pendant plusieurs années, mais aussitôt que l'on creusera d'autres puits dans le voisinage immédiat, le gaz s'épuisera tôt ou tard et tous les puits cesseront d'en fournir.

“ Le résultat inévitable de ceci est que le gaz naturel comme combustible pour les hauts-fourneaux et autres usages ne doit être regardé que comme un accessoire économique d'autres combustibles; c'est-à-dire que, pour des usines qui, sous tous autres rapports, seraient bien situées pour la fonte du fer, avec un approvisionnement de houille immédiatement disponible et à bas prix, dans le cas où le gaz naturel cesserait temporairement ou permanentement, ce gaz pourrait être employé avantagusement et constituerait une grande économie de combustible. Mais il est fort improbable qu'il pourrait être profitable d'établir des usines seulement en vue de l'approvisionnement de gaz dans des localités où, en son absence, ces usines ne pourraient être avantagusement exploitées. Ce n'est donc que comme accessoire économique, et non pas comme source principale, que l'on doit regarder ce gaz.”

\* La puissance de la formation de Médina à l'extrémité ouest du lac Ontario (*Géologie du Canada*, 1863, p. 329.) est portée à 614 pieds.

† Rapport L., 2ème Commission Géologique de la Pennsylvanie, p. 171.

Dans le Nouveau-Brunswick, l'ouvrage a été continué durant l'été par le professeur Bailey et M. McInnes, aidés par M. J. W. Bailey. Le professeur Bailey a d'abord commencé par faire un examen du pays dans le haut de la rivière Saint-Jean, afin de déterminer les limites du système silurien dans cette direction et ses relations avec le prétendu groupe de Québec que l'on suppose le supporter et le flanquer du côté nord. Dans ce but, il essaya de remonter la vallée de la Saint-Jean jusqu'à la branche Nord-Ouest, où les eaux de la Saint-Jean ne sont séparées que par un court intervalle de celles de la rivière Etchemin, qui va se jeter dans le Saint-Laurent; mais comme la saison avait été très sèche et que l'eau était en conséquence très basse, il ne put remonter plus haut que les Sept-Iles, et même il eut beaucoup de difficulté à s'y rendre, tandis qu'il dût abandonner le projet de remonter la grande et la petite rivière Noire.

Ayant obtenu autant de renseignements que possible au sujet des roches siluriennes dans le nord du Nouveau-Brunswick et dans les portions avoisinantes de la province de Québec et de l'Etat du Maine, il jugea à propos, comme préliminaire à l'examen des plus anciennes roches jusqu'ici connues comme constituant le groupe de Québec, de se familiariser d'avantage avec ces dernières dans les localités où elles avaient été observées en premier lieu et où l'on peut le plus facilement étudier leur caractères typiques.

Dans ce but, le professeur Bailey visita Rimouski et le Bic et poussa ensuite son examen vers l'intérieur jusqu'à ce que, au village de Saint-Blondin, il eût non seulement trouvé le rebord occidental des roches siluriennes, mais qu'il eût constaté qu'en cet endroit, ainsi que dans les montagnes du Bois-Brûlé voisines, les lits sont très fossilifères; et il y fit des collections considérables. Il visita ensuite Québec, où le Dr Ellis était occupé à un travail semblable, et descendit avec lui le Saint-Laurent en chaloupe, acquérant ainsi une familiarité avec le prétendu groupe de Québec qui n'aurait pas été possible autrement, et qui lui facilitera beaucoup ses nouvelles études des formations semblables dans le Nouveau-Brunswick.

Durant la dernière partie de la saison, les tranchées pratiquées pour la construction du chemin de fer de Témiscouata furent soigneusement examinées, ainsi que la contrée dans le voisinage du lac Témiscouata. Lors de ce dernier examen, le professeur Bailey était accompagné de M. Ami, qui a fait une exploration minutieuse des assises fossilifères du Mont Wissick, de la Pointe-aux-Trembles et du lac Tuladie, et qui a trouvé un bon nombre de fossiles intéressants, qui devront être critiquement examinés avant que l'on puisse faire aucune corrélation précise des strates dans lesquelles ils se trouvent. Cette région a été examinée en 1849 par Sir W. E. Logan et est décrite dans la *Géologie du Canada*, 1863, chap. XVI, pp. 414-447, sous le titre "Terrain de Gaspé."

M. McInnes s'est principalement occupé à faire des mesurages et se procurer d'autres données pour l'achèvement du quart de feuille de carte 17 N.-E. de la série du Nouveau-Brunswick, à une échelle de quatre milles au pouce. Ses observations s'étendirent aussi dans la superficie qui doit être comprise dans le quart de feuille voisin, au nord. Il fut fait un mesurage micrométrique du côté nord de la rivière Saint-Jean depuis Edmundston jusqu'à l'embouchure de la Saint-François, et de la rivière et des lacs Saint-François, en tout à peu près 100 milles. La région située à l'est de la frontière interprovinciale, dans le comté de Ristigouche, fut examinée en remontant la Green-River (*rivière Verte*) et traversant par un portage d'environ sept milles à la Quatawamkedgewick, et de là par la Ristigouche et la Grande-Rivière jusqu'à la Saint-Jean. On constata que toute cette région était occupée par des roches d'âge silurien. Il y a encore de grandes étendues de bonne terre arable dans les vallées de ces cours d'eau, le long desquels il y a beaucoup de belles platières alluviales, avec de bon sol sur les hauteurs. Environ 250 milles de chemins et de cours d'eau, dont les mesurages avaient déjà été faits, furent parcourus et examinés durant la campagne.

M. McInnes dit que le gibier, qui est maintenant protégé par la loi, est encore assez abondant dans cette région; que l'original et le caribou sont nombreux, et que

le chevreuil y vient depuis quelque temps en quantité considérable de l'Etat voisin du Maine.

Durant la première partie de la saison, M. J. W. Bailey fut occupé à faire un examen de la rivière Saint-François et de ses tributaires, à partir de leurs sources en suivant la ligne du chemin du Portage de Témiscouata jusqu'à la jonction de cette rivière avec la Saint-Jean. Il fit aussi un examen détaillé des lacs Témiscouata, Boundary (*de la Frontière*) et autres, quant à leur profondeur, leur conformation physique, etc. Ensuite, il accompagna et aida le professeur Bailey le reste de la campagne.

M. McInnes partit d'Ottawa le 5 juillet et y revint le 11 octobre. Le professeur Bailey a été en campagne depuis le 12 juillet jusqu'au 21 septembre.

Coût de l'exploration de la saison, \$1,024 61.

Les caractères géologiques de cette région feront l'objet d'un rapport détaillé et d'une carte, qui sera préparée lorsque les observations auront été étudiées, les fossiles déterminés et les mesurages collationnés et reportés. Il faudra probablement, néanmoins, une autre saison de travail sur le terrain avant que cette carte et ce rapport puissent être publiés.

M. R. Chalmers partit d'Ottawa le 12 de mai pour le Nouveau-Brunswick, afin de continuer l'examen et la cartographie des dépôts superficiels dans la superficie comprise dans les quarts de feuille de carte nos 1 S.-E. et 1 S.-O., qui longent la baie de Fundy. En 1885, la superficie comprise dans les quarts de feuille de carte nos 3 S.-E. et 3 S.-O. a été explorée et relevée, et le compte rendu de ce travail, et les cartes qui l'accompagnent, forment la partie M. du Rapport Annuel de 1886. Durant la saison de 1886, M. Chalmers fit un examen détaillé des dépôts superficiels dans le nord-est du Nouveau-Brunswick, dans l'étendue de territoire comprise dans les quarts de feuille de carte 2 N.-O. et 6 S.-E. Ces derniers, ainsi que le rapport qui s'y rattache, attendent maintenant l'impression. Chacun de ces quarts de feuille de carte couvre une superficie de 3,456 milles carrés. M. Chalmers a donc maintenant examiné, sans tenir compte des étendues couvertes d'eau, environ 20,000 milles carrés.

Durant la dernière campagne, le travail sur le terrain a été poursuivi jusqu'au 14 décembre, et les frais ont été de \$749.42.

M. Chalmers dit que "la cartographie des différentes formations superficielles a été faite cette année avec plus de détails qu'on ne l'avait encore jamais essayé, car le pays étant plus habité, on pouvait le faire avec beaucoup plus de facilité. Tous les accidents importants du terrain—montagnes et collines—ainsi que les étendues couvertes de forêts, seront indiqués sur la carte aussi exactement que le temps et les circonstances le permettront. Il paraissait absolument nécessaire de représenter les collines et crêtes dans l'ouest de Charlotte pour montrer le caractère des dépôts de surface. Dans le voisinage de St-Stephen et à l'est, ces éminences sont couronnées d'argiles à blocs, tandis que les vallées qui les séparent contiennent des matériaux stratifiés.

"Des observations avec un baromètre anéroïde ont été faites régulièrement, basées sur celles des stations météorologiques à Saint-Jean et à Saint-Andrew's, en sorte que l'on peut indiquer les hauteurs de presque toutes les parties de la superficie.

"Le caractère général du sol n'est pas propice à l'agriculture dans cette partie du pays. Cependant, dans toutes les vallées de rivières, et surtout dans l'ouest de Charlotte, il y a d'excellentes fermes bien cultivées. Le terrain est assez beau partout lorsqu'on l'a déblayé des cailloux, mais ils sont en si grande abondance que cela nécessite un travail herculéen. A St-Andrew's, il y a une belle étendue de terre sur les grès carbonifères inférieurs."

Les cartes et un compte rendu complet seront préparés durant l'hiver.

Les explorations et mesurages faits dans la Nouvelle-Ecosse l'été dernier l'ont été, comme précédemment, sous la surveillance de M. H. Fletcher, qui est parti d'Ottawa pour se rendre sur le terrain avec ses associés, MM. E. R. Faribault, J. A. Robert et M. McMillan, le 5 de juillet. M. Fletcher s'occupera d'abord, avec l'aide de M.

Robert, du mesurage et de l'examen de cette portion du comté de Pictou qui est située entre la rivière de l'Ouest et la contrée décrite dans la partie P du Rapport Annuel de 1886, récemment publié. M. Fletcher fait rapport qu'il s'est procuré les services de M. Donald Fraser, de Springville, pour reconnaître les affleurements des minerais de fer de la rivière de l'Est et décrire les différents travaux qui s'y font.

Outre la houille et le minerai de fer, il y a dans le territoire examiné par M. Fletcher de bons dépôts exploitables de gypse, de pierre à chaux, de pierre de taille, de sable, d'argile à brique et d'argile réfractaire. Il y a aussi un petit gisement de manganèse limoneux dans un ruisseau à Glengarry.

Les mines de houille n'ont pas été examinées, mais M. Fletcher dit qu'il faut "maintenant faire quelques changements et additions à la carte dressée par sir W. E. Logan et M. Hartley, et publiée avec le rapport de la Commission géologique pour 1866-69.

"Les minerais de fer du comté de Pictou, quoique pas encore développés, doivent être regardés comme venant après la houille sous le rapport de l'importance industrielle. On les trouve à West-River, Glengarry, Gairloch, Lorne, Bridgeville, Blanchard et sur les rivières de Sutherland et French, dans un rayon de sept milles et demi, et ils consistent en limonite, hématite rouge, minerai spéculaire, spathique et de marais, en telle abondance, variété et pureté que tous les visiteurs en sont étonnés. Les minerais de la rivière de l'Est et de Blanchard ont été exploités il y a soixante ans, sur une petite échelle, par la *General Mining Association*. Depuis lors il a été dépensé beaucoup d'argent pour développer les ressources minérales du district. Il possède de plus grandes facilités pour la fabrication profitable du fer que celles que l'on peut trouver dans aucune autre partie du Canada, et il offre un champ dans lequel le placement de capitaux, par une compagnie qui aurait de l'esprit d'entreprise et de l'habileté, aurait presque certainement pour résultat l'établissement de grandes exploitations minières et d'usines où l'on pourrait produire presque toutes les qualités de fer que l'on importe aujourd'hui. Le comté de Pictou est aussi favorablement situé que le sont les meilleurs districts miniers de la Pennsylvanie. Il y a un grand marché au Canada, comme le prouve la valeur—près de \$15,000,000 en 1866—du fer et de l'acier importés annuellement sous différentes formes, dont une très grande partie pourrait être fabriquée dans le pays, la main-d'œuvre étant abondante et à bas prix.

"Les minerais de fer sont dans des filons et en lits, variant en puissance de simples filets à cent pieds. Ils affleurent sur des coteaux et dans des caps, et les mines pourraient être exploitées et égoutées par une galerie de pente à une profondeur, dans la plupart des cas, de 200 à 300 pieds, en sorte que pour un certain temps encore il n'y aurait besoin ni de pompes ni de machines à hisser le minerai.

"La limonite, qui donne 65 pour 100 de fer métallique, est associée à du manganèse en quantité, ressemblant ainsi aux limonites qui sont apportées d'Espagne en Angleterre pour la fabrication de la fonte blanche, de la fonte de manganèse et de l'acier. La proportion du fer dans les autres minerais est variable, mais tous sont d'une richesse exploitable. La houille de Pictou ne contient pas de soufre et donne un coke ferme et excellent. On trouve à proximité de la pierre à chaux propre à servir de fondant, et elle peut être extraite à bon marché et en quantité illimitée."

Un court embranchement de chemin de fer pourrait être facilement construit pour relier toutes les mines et les usines avec le chemin de fer Intercolonial, qui passe maintenant près des mines de houille, et avec un excellent port de chargement dans le havre de Pictou.

Coût de l'exploration de la saison, \$1,500.

#### STATISTIQUE MINÉRALE.

M. Coste, ingénieur des mines de la Commission géologique, a été occupé durant l'année dernière à recueillir des matériaux et à préparer un rapport statistique sur les exportations et importations et sur la production des minerais en Canada en 1886, et, lorsqu'il a pu se procurer les renseignements, pour quelques années antérieures

aussi. Ce rapport, qui couvre 85 pages, forme la partie S du Rapport Annuel de la Commission géologique, vol. II, nouvelle série, 1886. Il a aussi été publié séparément et se vend au prix de 25 cts.

Les chapitres qui ont trait au sel et à l'argent ont été préparés par M. E. D. Ingall, géologue des mines de la Commission.

M. Coste a été constamment et habilement secondé par M. H. P. Brumell. Il a aussi été beaucoup aidé, et son travail lui a été grandement facilité par la bonne volonté avec laquelle on a répondu de toutes parts à ses questions et envoyé des informations, tandis que, sans les renseignements fournis par le département des Mines de la Colombie-Britannique et par M. Gilpin, inspecteur en chef des mines de la Nouvelle-Ecosse, il lui aurait été impossible de compléter les relevés pour ces provinces.

M. Coste dit qu'il a envoyé environ 2,000 formules et 400 lettres, et qu'on lui a renvoyé 665 formules et 185 lettres. Il s'est procuré des plans de vingt mines différentes, qui ont été copiés.

Dans le but de dresser pour 1887 un rapport plus complet et plus détaillé sur les ressources et les exploitations minières du pays, M. Coste a visité les localités suivantes durant l'été, afin de faire un examen et une enquête personnelle :—Port-Arthur, Sudbury, Bristol, et des localités sur le chemin de fer de Kingston à Pembroke, Perth, Capelton et Montréal.

Pendant ces visites, M. Coste observa que "dans différents districts les exploitations minières étaient poussées avec plus de vigueur et de succès que durant l'année précédente, surtout dans le district argentifère de Port-Arthur, le long du chemin de fer de Kingston à Pembroke, à la mine de fer de Bristol, dans les régions à phosphate, et aux mines de cuivre de Capelton. Une masse de minerai excessivement riche a été découverte au mois de mars de cette année à la mine d'argent *Beaver*, et en juillet on l'avait atteinte dans quatre galeries différentes. Il avait été extrait de 90 à 100 tonnes de minerai de choix, qui ont donné une moyenne de \$1,500 à la tonne; 1,400 tonnes de roche, donnant à l'essai une moyenne de \$40 à la tonne, avaient été traitées au moulin et réduites à une cinquantaine de tonnes de concentrés, rendant en moyenne \$1,000 à la tonne. Un jour du mois de juillet, les essais de la roche ont donné \$85 et les concentrés \$2,300 à la tonne."

Dans le district qui longe le chemin de fer de Kingston à Pembroke et aux mines de fer de Bristol, M. Coste observa "un renouvellement d'activité marqué dans l'exploitation des mines par deux fortes compagnies."

"Quelques-uns des minerais candiens contiennent, il est vrai, une forte proportion de soufre, mais il en est de même pour les minerais de fer semblables du New-Jersey, qui en contiennent parfois jusqu'à  $\frac{3}{4}$  pour 100, et cependant ces minerais sont minés en grande quantité. En 1880, il y avait 112 mines en exploitation dans le New-Jersey, qui ont produit 739,369 tonnes de minerai. Une analyse de minerai moyen de la mine de Sulphur-Hill a donné 2.527 pour 100 de soufre. Ce minerai était employé aux fourneaux de la compagnie à Chester, N.-J., mais était d'abord grillé dans des fours à gaz brevetés de Taylor, et on dit que dans un échantillon pris sur 100 tonnes de minerai grillé, on n'a trouvé que 0.786 pour 100 de soufre." \*

Ces faits sont rapportés par M. Coste pour faire voir qu'il n'y a aucune raison apparente pour laquelle le même traitement ne pourrait pas être appliqué avec succès aux minerais sulfureux du Canada, et il dit que les capitalistes entreprenants d'Ottawa qui exploitent la mine de Bristol en font maintenant l'expérience, et qu'ils ont établi, l'été dernier, deux grands fours à gaz Taylor-Langdon pour faire griller leur minerai avant de l'expédier. S'ils réussissent, cela conduira probablement au développement d'un bon nombre de grands gisements de minerai de fer qui ont été négligés jusqu'ici.

Aux mines de cuivre et de soufre de Capelton, de grands travaux étaient en marche, tant aux mines que près de la gare du chemin de fer. A cette dernière, de grandes usines d'acide sulfurique étaient presque terminées et installées de machines les plus améliorées, par MM. G. H. Nichols et Cie, de New-York, propriétaires actuels des mines Albert, Hartford et Capel. A la mine, on faisait aussi de grands

\*Dixième recensement des Etats-Unis, vol. XV, pp. 145-147.



préparatifs pour une exploitation sur un plus grand pied. Ceci comprenait l'érection d'un grand outillage pour broyer et concentrer le minerai, deux nouvelles chaudières, une station de pompe à trois quarts de mille de la mine, une puissante machine à vapeur pour l'extraction, deux compresseurs à air et deux bâtiments de puits avec de bons chemins de halage. L'ancien puits Albert, aujourd'hui le puits n° 1, sera aussi réparé. Il a maintenant à peu près 180 pieds de profondeur, et la veine est, en somme, plus forte en descendant qu'elle ne l'était à la surface. C'est également le cas à la mine "Crown," qui est située plus à l'ouest sur la même veine et qui est encore en exploitation active, le puits ayant maintenant atteint une profondeur de plus de 1,500 pieds. Il a été exporté près de 44,000 tonnes de minerai de ces deux mines (Albert et Crown) aux États-Unis, en 1886. Le minerai consiste en pyrite de fer et de cuivre argentifère, fort semblable à celle du célèbre district Huelva, en Espagne, d'où il a été exporté 550,000 tonnes en Angleterre en 1886, évaluées à un peu plus d'un million de livres sterling,\* cependant, il contient une plus forte proportion de cuivre et d'argent que le minerai espagnol.

La pyrite cuprifère des Cantons de l'Est contient autant de soufre que celle d'Espagne, et, comme on vient de le dire, est plus riche en cuivre et en argent. Si on pouvait la vendre en Angleterre pour le même prix que cette dernière, à peu près \$10 la tonne, il ne semble y avoir aucune raison pour laquelle elle ne pourrait pas lui faire concurrence, ce qui aurait pour effet de développer d'autres mines de valeur dans les Cantons de l'Est.

Au sujet de l'exploitation du phosphate, M. Coste dit qu'il y a "un renouvellement d'activité dans le district d'Ontario, où deux propriétés de belle apparence sont exploitées par le capitaine Boyd Smith et la Compagnie Anglo-Canadienne. Dans le comté d'Ottawa, province de Québec, les mines continuent d'être activement exploitées, et la production de cette année sera probablement plus forte que celle de 1886." L'introduction du phosphate canadien aux États-Unis est probablement destinée à donner un nouvel essor à cette industrie et à créer un marché considérable et avantageux.

Beaucoup de mineurs de phosphate montrent encore quelque hésitation et de la défiance. Cela provient de la nature souvent irrégulière des gisements, et de l'idée que l'on s'est formée pendant un certain temps que la plupart des gisements n'étaient que de simples amas de surface. Cependant, il n'y a aucune raison de supposer que les gisements de phosphate diffèrent sous ce rapport de ceux de minerai de fer ou d'aucun des autres minéraux associés, et, bien que certains gisements puissent être promptement épuisés, d'autres seront constants jusqu'à la plus grande profondeur à laquelle on peut pousser des exploitations minières avec profit.

Durant l'été, M. Coste demanda à M. Brumell de visiter certaines localités dans les comtés d'Essex, Lambton et Brant, dans Ontario. Il passa aussi cinq semaines dans le Nouveau-Brunswick, dans les comtés de King's, Queen's, Westmoreland, Charlotte, York, Sunbury et Northumberland.

Au commencement d'octobre il fut chargé d'aller examiner une prétendue découverte de houille à Campbellford, dans Ontario. Ainsi qu'on le savait d'avance, ces rapports se trouvèrent n'avoir aucun fondement, toute cette région étant occupée par la formation calcaire de Trenton.

Le 13 octobre, M. Brunnell se rendit au lac Témiscamingue, mais comme le vapeur était désarmé, il ne put rien y faire ni visiter les mines.

Frais de campagne de MM. Coste et Brumell, \$1,088.40.

#### CHIMIE ET MINÉRALOGIE.

Le rapport fourni par M. Hoffmann sur le travail fait dans le laboratoire comprend aussi celui qui se rattache à la section minéralogique du musée, à l'arrangement duquel M. Hoffmann a consacré beaucoup de temps et de soin, et comme les collections se sont augmentées de nombre de nouveaux spécimens, il a fallu agrandir et modifier considérablement les casiers.

\* *Mining Statistics of the United States*, 1886.

M. Hoffmann fait le rapport qui suit :—

“ Le travail fait dans le laboratoire de chimie dans le cours de l'année dernière a été presque exclusivement d'un caractère industriel. Il a compris—

“ I.—Des analyses de nombreux spécimens de lignites, houilles lignitiques et houilles du territoire du Nord-Ouest et de la Colombie-Britannique. Parmi les houilles examinées de cette dernière province, trois provenaient de filons d'une puissance considérable et se sont trouvées être d'une qualité très supérieure.

“ II.—Des analyses de minerais de fer et de cuivre.

“ III.—Des analyses d'eaux minérales.

“ IV.—Des essais d'or et d'argent. Le nombre de ces essais faits dans le laboratoire durant la période ci-dessus mentionnée s'est élevé à 148, et dépasse celui d'aucune année précédente.

“ V.—Examens divers, embrassant du minerai de fer chromique, de l'argile, etc., etc.

“ Dans mon dernier rapport sommaire, j'ai oublié de dire que les minéraux suivants avaient été ajoutés à ceux dont l'existence est connue au Canada, savoir : la cookéite, l'uraninite, la monazite et la smaltite ; mais il en est question dans la partie T du rapport annuel de 1886. Le second de ces minéraux, c'est-à-dire, l'uraninite ou la blende de poix, constitue le principal minerai de l'uranium, et il a une valeur industrielle, car on l'emploie dans les opérations chimiques, pour peindre sur porcelaine et pour colorier le verre.

“ Le nombre de spécimens minéraux reçus pour être examinés s'est élevé à 698, comparé à 546 en 1886, et 339 en 1885. Un grand nombre de ceux-ci ont été apportés par des visiteurs qui désiraient être renseignés au sujet de leur valeur commerciale, et ces renseignements leur ont été donnés, la plupart du temps, dans le cours d'une entrevue personnelle. Dans beaucoup de cas, cependant, il fallut faire un examen plus minutieux, et les résultats en furent ensuite communiqués par lettre. Quoique la correspondance ait été restreinte autant que possible aux lettres absolument nécessaires pour donner des renseignements au sujet des résultats des examens, analyses ou essais faits, ou sur la valeur industrielle des spécimens de minéraux, elle montre une augmentation marquée sur celle des années précédentes. En somme, le temps consacré aux visiteurs et à la correspondance a été très considérable. Le nombre des lettres écrites s'est élevé à 277, contre 170 en 1885.

“ Les spécimens minéraux recueillis par le Dr G. M. Dawson dans le haut de la rivière Yukon sont à l'étude, et les deux échantillons d'eaux minérales que vous avez vous-même rapportés d'Harrison-Springs, Colombie-Britannique, seront bientôt soumis à l'analyse.

“ M. F. D. Adams a, (à l'exception d'environ trois mois et demi de l'été, durant lesquels il a été occupé à travailler sur le terrain dans les comtés de Montcalm et Joliette, pour continuer le travail commencé en 1885,) en sa qualité d'assistant chimiste, rendu d'excellents services, et il a fait, entre autres, l'analyse de l'eau de l'une des principales sources thermales de Banff.

“ M. E. B. Kenrick a travaillé assiduellement et consciencieusement comme second assistant chimiste jusqu'à la fin d'août, lorsqu'il nous a quitté pour accepter une chaire au collège de Saint-Jean à Winnipeg. La position qu'il occupait a depuis été remplie par M. R. A. A. Johnston, qui est un travailleur zélé.

“ Dans la section minéralogique du muséum, quelques-uns des spécimens ont été remplacés par de meilleurs de la même espèce, et il en a été ajouté 126 nouveaux. Parmi ceux-ci, les suivants nous ont été donnés :—

Allan, W. A., Ottawa :—

Cristal d'apatite de la mine Emerald, township de Buckingham, comté d'Ottawa, Q. Ce cristal pèse 550 livres et a une circonférence de soixante-douze pouces et demi. On croit que c'est le plus gros cristal qu'il y ait au monde.

Muscovite, avec inclusions de grenat, de la mine de mica Villeneuve, à Villeneuve, comté d'Ottawa, Q.

- Argent natif du terrain minier R. 238, au nord du lac Atik, ouest du lac Whitefish, baie du Tonnerre, lac Supérieur, Ont.
- Chisholm, Duncan, Salt-Springs, N.-E. :—  
Argile à brique et briques de Salt-Springs, comté d'Antigonish, N.-E.
- Copeland, J. S., Méricomish, N.-E. :—  
Terre d'infusoires ou tripoli de Méricomish, comté de Pictou, N.-E.
- Daly, Thomas :—  
Phlogopite du township de Portland, comté d'Ottawa, Q.
- Egan, H. L., Ottawa :—  
Magnétite du township de Litchfield, comté de Pontiac, Q.
- Haycock, E. B., Ottawa :—  
Uraninite du township de Villeneuve, comté d'Ottawa, Q.  
Monazite, de la même localité.
- Hanks, professeur H. G., 543, rue Clay, San Francisco, Cal., E.-U. :—  
Un beau spécimen du nouveau sulfo-carbonate de sodium anhydre, "hanksite;" aussi, spécimens bien cristallisés de glaubérite.
- Keefer, T. A., Port-Arthur, Ont. :—  
Blende de zinc de la mine de zinc Zénith, rive nord du lac Supérieur, Ont.
- Lemieux, Joseph, Ottawa :—  
Hématite de l'île de Fer, lac Nipissingue, Ont.
- McCool, James, Mattawa, district de Nipissingue, Ont. :—  
Apatite du township de Ferrie, district de Nipissingue, Ont.
- McDonald, R., & Sons, Arnprior, Ont. :—  
Colonne polie et piédestal de marbre d'Arnprior, dont la pierre a été prise à leur carrière dans le township de McNab, comté de Renfrew, Ont.
- Mackenzie, Alexander, Montréal, Q. :—  
Roche aurifère de la mine Crow's Nest, comté de Guysborough, N.-E.
- McLaurin, J., Templeton, comté d'Ottawa, Q. :—  
Phlogopite du township de Templeton, comté d'Ottawa, Q.
- McNeely, J. L., Carleton-Place, Ont. :—  
Hématite du township de Beckwith, comté de Lanark, Ont.  
Pyrite de cuivre de la même localité.
- Moore, Isaac, Ottawa :—  
Pyrite de cuivre du côté sud-est du lac Straight, district d'Algoma, Ont.
- Murphy, W. H., Ottawa :—  
Blende de zinc du township de Calumet, comté de Pontiac, Q.
- Poole, S. H., Stellarton, N.-E. :—  
Conglomérat carbonifère contenant de l'or natif, de la rivière de Gay, comté de Colchester, N.-E.  
Bitume altéré, des assises des chutes (*falls measures*) recouvrant immédiatement le filon Acadia à Westville, comté de Pictou, N.-E.  
Anglesite de la mine du Gros-Dôme, Arizona.
- Shea, Dennis, Bryson, comté de Pontiac, Q. :—  
Blende de zinc du township de Calumet, comté de Pontiac, Q.
- Toronto Stone Company, Toronto :—  
Un cube taillé de la dolomie de l'île Pelée, lac Erié, Ont.
- Van Horne, W. C., vice-président Cie. chemin de fer Canadien du Pacifique, Montréal :—  
Pyrite de cuivre de Sudbury, district de Nipissingue, Ont.

Wild, général E. A., Port-Arthur, Ont :—

Sulfure d'argent de la mine de Rabbit Mountain, baie du Tonnerre, lac Supérieur, Ont.

Wright, G. B., Victoria, C.-B. :—

Minerai d'argent de quatre différents terrains miniers, Illecillewaet, chaîne des Selkirks, C.-B.

“ M. R. L. Broadbent a été occupé pendant huit mois à l'étiquetage permanent des spécimens de la collection minérale, à remanier le contenu de quelques-uns des casiers, et à les entretenir en bon ordre. Le reste du temps il a été occupé à écrire les étiquettes, sous la direction de M. Whiteaves, pour la section biologique du muséum.

“ M. C. W. Willimott a étiqueté et catalogué un grand nombre des spécimens qui sont exposés dans la cour du muséum. Ces spécimens se composent en partie de ceux qui, à cause de leur volume ou de leur nature, ne pouvaient trouver place dans le muséum, et d'autres, comme des pierres à bâtir, etc., au sujet desquels on veut s'assurer de l'effet des agents atmosphériques. Il a aussi été occupé à faire des collections de roches et de minéraux pour différents établissements d'éducation, etc.

“ Des collections de ce genre ont été envoyées comme il suit :—

|   | Spécimens. |
|---|------------|
| Départ. de Obras Publicas Republica Argentina, pour échange.                        | 119        |
| James Edmunds, Londres, Angleterre  | 42         |
| Séminaire Philosophique et Théologique de Saint-Joseph                              | 105        |
| Classe des précepteurs et Académie d'Halifax  | 105        |
| Professeur J. G. Bonney, Londres, Angleterre  | 41         |
| Capitaine Douglas   | 4          |
| Chemin de fer Canadien du Pacifique (pour exhiber à l'Exposition de Liverpool)      | 75         |
| Professeur H. A. Ward, de Rochester, N.-Y. (en échange de spécimens pour le muséum) | 81         |
|   | <u>533</u> |

“ Des collections seront prêtes dans quelques jours pour les personnes et institutions suivantes :—

|   | Spécimens.  |
|---|-------------|
| J. C. Tremblay, Chicoutimi                                    | 115         |
| Lycée d'Aylmer  | 115         |
| Université Saint-Joseph, Memramcook, N.-E.                    | 115         |
| Ecole des Frères de la Doctrine Chrétienne, Clonmel, Irlande. | 115         |
| Collège Saint-Jean, Winnipeg                                  | 115         |
| Institut-Canadien, Toronto                                    | 115         |
|   | <u>690</u>  |
| En tout   | <u>1223</u> |

“ Il reste encore à faire des collections pour :—

W. Smith, département des Terres et Travaux, C.-B.

Collège militaire Royal, Kingston, Ont.

Collège Bourget, Rigaud, P. Q.

“ Dans le cours de l'été, M. Willimott visita les townships de Burgess-Nord, Ramsay, Darling et Ross, dans Ontario, et ceux d'Oxford, Chatham, Grenville, Ville-neuve, Wakefield et Hull, dans la province de Québec, afin de se procurer certains spécimens minéraux dont il avait besoin pour compléter les collections destinées aux établissements d'éducation. Pendant qu'il était ainsi engagé, il recueillit beaucoup de spécimens supérieurs à ceux qui étaient déjà dans la collection du muséum, qu'ils remplacèrent, et il en rapporta aussi d'autres très intéressants, comme de la tourma-

line à différentes phases d'altération, un minéral qui est peut-être de la lépidolite, ainsi que les spécimens de monazite et d'uraninite dont il a été parlé au commencement de ce rapport."

#### PALÉONTOLOGIE ET ZOOLOGIE.

Dans cette division, M. Whiteaves fait le rapport suivant :—

"Le synopsis illustré des fossiles de la formation hamiltonienne d'Ontario, avec description de quelques nouvelles espèces, dont il a été fait mention dans le dernier rapport sommaire, a été publié et distribué. Les fossiles recueillis par le Dr G. M. Dawson en 1885, dans les roches mésozoïques de la partie nord de l'île Vancouver et des côtes voisines, ont été étudiés, et une liste critique des espèces, avec description de celles que l'on croit être nouvelles, a été dressée et publiée comme annexe au rapport du Dr Dawson sur la géologie de cette région. Une intéressante série de fossiles recueillis par M. J. B. Tyrrell en 1885 et 1886, dans les dépôts crétacés et de Laramie des vallées de la Saskatchewan et de ses affluents, a aussi été étudiée, et une liste semblable des espèces, avec description de plusieurs formes nouvelles, a été imprimée comme annexe au rapport de M. Tyrrell sur le Nord d'Alberta. Une description de tous les fossiles aujourd'hui dans le muséum de la Commission provenant des roches triasiques de la Colombie-Britannique, a été préparée durant l'année, mais sa publication a été différée par suite de la réception de quelques nouvelles espèces récoltées par M. McConnell durant l'été dans des dépôts de la rivière aux Liards qui sont évidemment d'âge triasique, la description de ces espèces ayant été jugée essentielle pour compléter l'exposé de ce sujet. Néanmoins, les affinités génériques et spécifiques de ces fossiles de la rivière aux Liards ont été pour la plupart constatées, ainsi que celles d'un petit mais remarquable assemblage d'espèces recueillies par le Dr Dawson dans les roches crétacées de la rivière Lewis, l'un des affluents de la Yukon. Il a été fait un examen préliminaire d'une série de fossiles crétacés et autres obtenus durant l'année par M. Tyrrell dans les montagnes Duck et Riding, dans le nord du Manitoba.

"Il a été fait des changements et additions considérables dans l'étage supérieur du muséum. Les plus importants consistent dans la construction de six grandes vitrines accolées au mur, dont trois pour les fossiles, deux pour les coquilles modernes, et une pour les oiseaux. L'une de ces vitrines est actuellement remplie de restes de vertébrés des dépôts post-tertiaires et tertiaires du Canada, qui ont été habilement arrangés par M. T. C. Weston. Il a été fait une addition importante à cette série dans le cours de l'année, sous forme d'une mâchoire inférieure, avec plusieurs vertèbres, côtes et os de membres d'un mastodonte, qui a été trouvé il y a quelques années dans une tourbière près de Woodstock, Ont. Dans deux des autres vitrines neuves, on a placé les plus gros fossiles des roches carbonifères et permo-carbonifères des provinces maritimes; ces spécimens, qui ont été judicieusement disposés par M. Weston, paraissent aujourd'hui avec beaucoup plus d'avantage qu'auparavant. Deux autres ont été consacrées à l'exposition d'un certain nombre de coquilles modernes, grosses ou comparativement grosses, dont beaucoup ont été acquises par voie d'échange. Toutes les coquilles dans ces nouvelles vitrines et dans une autre de même grandeur ont été proprement étiquetées par M. Broadbent, sous la direction de M. Whiteaves, le nombre d'étiquettes requis à cette fin étant de 377. M. Broadbent, qui a travaillé dans ce département pendant quatre mois, a aussi étiqueté chaque spécimen de la grande série de mollusques récents de la côte canadienne du Pacifique maintenant dans le muséum, en sorte que l'on peut plus facilement en distribuer les doubles aux institutions d'éducation, et il a aussi placé dans les casiers et vitrines un certain nombre de nouveaux spécimens. La dernière des cinq vitrines neuves contient maintenant 112 spécimens d'oiseaux canadiens, appartenant à la famille des *Oscinæ*, dont bien peu avaient été exposés jusqu'ici.

"Le 31 décembre 1886, il y avait 44 spécimens montés de mammifères canadiens, et 142 d'oiseaux canadiens, exhibés dans le muséum. Le 23 décembre 1887, le nom-

bre des mammifères était de 88 (y compris un magnifique puma, tué en août dernier près de Victoria, île Vancouver), et celui des oiseaux était de 352, dont beaucoup avaient été montés par M. Herring durant l'année. Des étiquettes provisoires ont été posées sur la plupart de ces spécimens.

“Le nombre de lettres écrites a été d'un peu plus de 200; et pendant un peu plus de trois mois, en l'absence du directeur qui était allé en exploration, les fonctions de directeur suppléant ont été remplies, comme en plusieurs autres occasions, par M. Whiteaves.”

M. T. C. Weston fait rapport que, depuis le 30 décembre 1886, il a passé environ trois mois à arranger, cataloguer et étiqueter plusieurs centaines de spécimens ethnologiques. Il a aussi préparé environ 150 tranches microscopiques de roches de différentes formations. Entre le 13 juin et le 17 septembre, il a passé 56 jours en explorations et à examiner beaucoup de localités fossilifères entre le Cap-Rosier et la Pointe-Lévis. M. Weston était accompagné de M. L. M. Lambe comme assistant. Il passa ensuite quelques jours à récolter des fossiles à Grimsby, Ont. Grâce à la complaisance de M. R. Thompson, de Grimsby, M. Weston a pu obtenir pour le musée un magnifique spécimens d'*Arthropycus* (ou *Harlania*) *Harlani*. Le reste du temps M. Weston a été occupé à l'ouvrage du musée et du département paléontologique

M. H. M. Ami fait rapport qu'au commencement de l'année dernière il a été occupé à déterminer, classifier et étiqueter une grande série de fossiles siluriens recueillis par M. Weston en 1886, en différentes localités sur la rive d'Arisaig, au Cap George et au lac Lochaber, et dans le comté d'Antigonish, N.-E., de roches qui varient en âge du Médina à l'Helderberg inférieur. Il a aussi déterminé les graptolithes récoltés par le Dr Selwyn à Matane, et a aidé M. Whiteaves dans l'examen de quelques fossiles dévoniens de l'ouest d'Ontario. Il a préparé des listes systématiques d'étiquettes, qui ont été imprimées depuis, pour les fossiles de la formation hamiltonienne d'Ontario énumérés dans les *Contributions to Canadian Palæontology* de M. Whiteaves, vol. I, partie 2, et pour les graptolithes de la formation de Lévis. Des collections tirées des doubles du musée ont été choisies et étiquetées par lui, et envoyées aux personnes ou institutions suivantes:—(1) A l'Université Laval, Québec, fossiles; (2) à M. W. B. Clark, de l'Université Johns Hopkins, Baltimore, fossiles, en échange d'autres spécimens; (3) au révérend Hector Currie, de Thetford, Ont., coquilles modernes en échange de fossiles dévoniens. De petites collections, pour des fins spéciales, ont aussi été envoyées pour examen à MM. G. F. Matthew, E. O. Ulrich et D. C. Walcott. Durant le mois de septembre et une partie d'octobre, M. Ami a été occupé à aider le Dr. Ellis et le professeur Bailey dans leurs explorations de différentes parties de la province de Québec, en recueillant des fossiles dans le but de constater l'horizon géologique exact des roches dans lesquelles ils se trouvaient. Depuis son retour, il a examiné les collections assez considérables de spécimens d'histoire naturelle de différentes sortes que M. D. N. St. Cyr avait apportées à Ottawa pour les faire identifier, au nom du gouvernement de Québec. Ces collections sont destinées à former le noyau d'un musée en rapport avec le département de l'instruction publique à Québec, et consistent en une grande série de fossiles canadiens, la plupart provenant de la province de Québec, et de nombreuses espèces de coquilles marines, de terre et d'eau douce, avec d'autres invertébrés, du golfe ou de la vallée du Saint-Laurent, des coquilles exotiques, etc. Ces collections ont depuis été nommées, étiquetées et cataloguées par M. Ami, sous la surveillance de M. Whiteaves, et expédiées à Québec.

De même que les années précédentes, tous les dessins requis pour l'illustration des rapports paléontologiques ont été soigneusement et habilement faits par M. L. M. Lambe.

Les collections suivantes, faites par le personnel de la Commission ou des personnes engagées au travail géologique, ont été reçues durant l'année:—

Dr A. R. C. Selwyn :—

Environ 60 spécimens de graptolithes des schistes de la formation de Lévis à Matane, Q.

Dr R. Bell :—

Environ 250 spécimens de fossiles des roches siluriennes du lac Témisca-  
mingue.

Une peau de lièvre noir du lac Paish-ko-tchagami.

Environ 120 spécimens de coléoptères et 50 de lépidoptères de la région du  
haut de l'Outaouais, s'étendant depuis le lac Témagami et la rivière de  
Montréal jusqu'à la source de la rivière Outaouais, franc nord d'Ottawa.

Une taupe à museau étoilé (*Condylura cristata*), d'Ottawa.

Une gerboise, ou souris sauteuse (*Zapus hudsonius*), de la rivière Albany.

Dr G. M. Dawson :—

Un mulot, ou souris des champs (*Arvicola riparia*), du lac Finlayson, rivière  
aux Liards, T. N. O.

Un écureuil rouge (*Sciurus Hudsonicus*) de la rivière Yukon, au confluent des  
rivières Lewis et Pelly.

Un écureuil volant du nord (*Sciuropterus volucella*, var. *Hudsonicus*), de Chi-  
koot-Inlet.

Un chevalier tacheté (*Actitis macularia*), du district de Cassiar, C.-B.

Une mouette tachetée du Pacifique Nord (*Bissa tridactyla, pollicaris*), du lac  
Frances, T. N.-O.

Une petite série de coquilles d'eau douce, comprenant quelques variétés re-  
marquables de *Limnæa ampla*, des lacs Frances et Finlayson et de la  
rivière Lewis.

Plusieurs spécimens de graptolithes des schistes supposés cambro-siluriens  
de la rivière Dease, et trente-cinq spécimens de fossiles des roches cré-  
tacées de la rivière Lewis.

Dr R. W. Ells :—

Une série d'environ 50 spécimens de fossiles de la formation de Lévis, de  
différentes localités de la province de Québec.

Dr R. W. Ells et H. M. Ami :—

Quarante spécimens de fossiles de la rivière Chaudière, Q., près du pont du  
chemin de fer.

Vingt spécimens de fossiles de la formation Rivière-Hudson, près de Saint-  
Nicolas, Q.

Environ vingt spécimens de fossiles de la Pointe-Lévis et de Québec-Sud.

Plusieurs fossiles de la rue Champlain et du pied de la côte de la Citadelle,  
Québec.

Environ vingt fossiles de la rivière Montmorency, et autant du Bois-Brûlé  
et Saint-Blondin, Q.

Professeur J. Macoun :—

Cinquante-six espèces d'oiseaux, représentées par 90 dépouilles, et deux  
mammifères, de l'île Vancouver; aussi, un grand nombre de coquilles  
marines et autres invertébrés, et de coquilles terrestres et d'eau douce,  
de la même localité.

R. G. McConnell :—

Une intéressante série de fossiles des roches triasiques et crétacées de la  
rivière aux Liards.

J. B. Tyrrell et D. B. Dowling :—

450 spécimens de fossiles crétacés, 24 de papillons et 3 de mammifères, des  
montagnes Duck et Riding, nord du Manitoba.

Professeur L. W. Bailey :—

Fossiles de la rivières Beccaguimic, N.-B., de différents endroits autour du lac Témiscouata, Q., et du Bois-Brûlé et Saint-Blondin, Q.

T. C. Weston :—

Environ 1,000 spécimens de fossiles recueillis dans diverses localités entre le cap Rosier et la Pointe-Lévis, Q., et environ 300 spécimens de quarante espèces de fossiles de la formation Niagara, de Grimsby, Ont.

H. M. Ami :—

Des collections de fossiles de la Pointe-aux-Trembles, du mont Wissick, de la rivière et du lac Tuladi, et d'autres endroits près du lac Témiscouata.

W. McInnes :—

Fossiles siluriens de roches au sud de Rimouski, Q.

H. P. Brumell :—

Cinq spécimens de calcaire fossilifère de Trenton, de Campbellford, Ont.

Les additions faites à ces départements du muséum, par dons et achats, ont été comme il suit :—

Présentés par—

Charles E. Fish, Saint-Jean, N.-B. :—

Spécimens de *Lepidodendron Sternbergii*, du grès meulier de Newcastle, N.-B.

J. W. Tyrrell, Weston, Ont. :—

Une femelle de renard bleu (*Vulpes lagopus*, var. *fuliginosus*), prise au piège le 12 janvier 1886; un renard arctique (*Vulpes lagopus*), sous pelage d'hiver; un phoque à collier (*Phoca fetida*), âgé de moins d'une semaine; deux lemmings de la baie d'Hudson (*Cuniculus torquatus*); un lièvre polaire (*Lepus timidus*, var. *arcticus*), sous pelage d'hiver; tous du goulet d'Ashe, détroit d'Hudson.

G. Seifert, rue de la Fabrique, Québec :—

Trois spécimens de moule à perle d'eau douce (*Margaritana margaritifera*), ainsi qu'un certain nombre de perles de la même espèce.

W. F. Whitcher, Ottawa :—

Peau de petit renard des prairies (*Vulpes velox*), du lac aux Antilopes, Assiniboïa.

Professeur E. Hull, directeur de la Commission géologique d'Irlande, Dublin :—

Deux spécimens d'*Oldhamia antiqua* de la montagne de Carrick, Winslow, et deux d'*Oldhamia radiata* de Bray-Head, Wicklow.

H. Bartlett, Ottawa :—

Spécimen d'orfraie ou balbuzard (*Pandion haliaetus Carolinensis*), tué sur la rivière Rideau, près d'Ottawa.

W. P. Lett, Ottawa :—

Un petit râle tacheté (*Porzana Carolina*), aussi tué sur la rivière Rideau près d'Ottawa.

Sir William Dawson, C. M. G., etc. :—

Spécimen de *Flystra serrulata*, Busk, de la Malbaie.

T. G. White, Ottawa :—

Quatre spécimens de campagnol, ou mulot, de Wilson (*Arvicola riparia*), du voisinage d'Ottawa.

W. J. Bayley, New Edinburgh :—

Une femelle adulte de buzard des marais (*Circus Hudsonicus*), tuée à la baie de Britannia, près d'Ottawa.



D. N. St.-Cyr, département de l'Instruction publique, Québec :—

Un jeune phoque à harpe (*Phoca Groenlandica*), apparemment âgé de cinq ou six semaines.

Spécimen d'*Hippopus maculatus*.

H. L. Poole, gérant des mines de houille Acadia, Stellarton, N.-B. :—

Beau spécimen de *Lepidodendron personatum*, des assises houillères de Westville, comté de Pictou, N.-E.

Percy Woodworth, Kentville, N.-E. :—

Six spécimens d'insectes et deux fétus de souris de l'île Digges, Baie d'Hudson.

W. F. MacKay, fort Albany, baie de James :—

Trois spécimens d'oiseaux du district d'Albany.

*Achetés :—*

Tête de morse adulte, mâle (*Odobenus rosmarus*), et une peau de loup blanc (*Canis lupus*, var.), tous deux du goulet d'Ashe, détroit d'Hudson. Le morse a été tué le 10 avril 1836; il avait onze pieds de longueur et pesait environ 2,500 lbs. Le loup blanc a été tué par un Esquimau dans l'hiver de 18<sup>25</sup>-36, à environ trente milles au nord du goulet d'Ashe, ou dans la lat. 63° N. et long. 71° 30' O.

Mâchoire inférieure (avec deux dents en place), vertèbres, côtes et longs os d'un mastodonte trouvé en 1871 dans une tourbière près de Woodstock, Ont.

Spécimen d'une femelle de puma adulte (*Felis concolor*), tuée en août 1887 près de Victoria, île Vancouver.

Un renard rouge (*Vulpes vulgaris*).

Un petit renard des prairies (*Vulpes velox*) des environs de Calgary, T.N.-O.

Une jeune grue (*Grus Americana*), et une mouette de Franklin adulte (*Larus Franklini*), toutes deux du Manitoba.

Une buse gantée (*Archibuteo lagopus*) d'une variété de couleur remarquable, tuée près d'Ottawa.

#### BOTANIQUE.

Au sujet du travail accompli dans cette section durant l'année, le professeur J. Macoun fait le rapport qui suit :—

“ En janvier, février et mars, j'ai été occupé à la correspondance et à examiner et classer une très grande quantité de différentes matières cryptogamiques. Mes résultats ont depuis été soumis à des spécialistes, et j'ai reçu une partie de leurs rapports.

“ La collection de champignons canadiens, composée de plus de 600 espèces, maintenant dans le muséum, a été nommée par M. J. B. Ellis, de Newfield, N.-J.

“ Le Dr. Nils Conrad Kindberg, de Lusköping, Suède, a examiné les mousses, et a confirmé ou rectifié mes déterminations, et la liste de mousses canadiennes est maintenant de près de 600 espèces, dont beaucoup sont nouvelles, non seulement pour le Canada, mais pour la science. Les Hépatiques sont difficiles à déterminer, mais l'ouvrage est assez avancé. Plus de cent espèces sont maintenant entre les mains de M. Pearson, de Manchester, qui est la plus haute autorité en Angleterre sur ce genre de plantes.

“ Le 8 avril, je suis parti d'Ottawa pour l'île Vancouver, où je suis arrivé le 15. Depuis cette date jusqu'à la fin d'août, je fus occupé à faire une collection de spécimens de la flore de l'île et à déterminer la distribution de ses arbres forestiers et le caractère de son sol tel qu'indiqué par sa végétation.

“ Mes recherches se sont étendues de Comox à Nanaïmo sur la côte est, avec de fréquentes excursions dans l'intérieur. Traversant de Qualicum à Alberni, je me rendis en canot au cap Beal, sur la côte extérieure. J'examinai les îles de Barclay-

Sound, et en poursuivant l'examen du pays dans l'intérieur, je gravis les montagnes suivantes :—

|   | Pieds. |
|---|--------|
| * Mt. Erskine, sur l'île Salt-Spring.....             | 1,275  |
| Mt. Finlayson, près de Goldstream, île Vancouver..... | 1,350  |
| Mt. Benson, à Nanaimo.....                            | 3,363  |
| Mt. Prévost, à Somenos.....                           | 2,700  |
| Mt. Arrowswith, près de Qualicum.....                 | 5,976  |
| Mt. Mark, au lac Horne.....                           | 3,080  |

“ J'ai fait une collection de 1,500 espèces de plantes.

“ Depuis mon retour en septembre, j'ai été constamment occupé à assortir et déterminer les spécimens récoltés durant l'été, et à rédiger la quatrième partie du Catalogue des Plantes Canadiennes, dont une portion est maintenant sous presse.

“ Durant l'année 1886-87, il a été placé dans l'herbier 4,305 feuillets de spécimens, comme il suit :—

|                  |       |
|------------------|-------|
| Canadiens.....   | 752   |
| Américains.....  | 1,307 |
| Européens.....   | 750   |
| Cryptogames..... | 996   |
|                  | 4,305 |

“ Il a été envoyé 5,905 feuillets de l'herbier portant des doubles de spécimens, soit à des particuliers en échange de spécimens reçus, soit à des institutions scientifiques. Parmi ces dernières se trouvent le British Museum, les collèges McGill et de la Reine (*Queen's*) au Canada, et l'Université Harvard aux États-Unis.

“ Le Dr. Dawson a rapporté de son expédition de l'été dernier dans le haut de la rivière Yukon une intéressante et précieuse collection de plantes, et bien que je n'aie pu les examiner que superficiellement, elles démontrent incontestablement que le climat d'été de cette région n'est ni froid ni humide.”

M. J. A. Macoun agit comme assistant botaniste durant l'hiver et a soin de l'herbier, et durant l'été il accompagne quelque une des expéditions d'exploration et fait des observations et collections botaniques et zoologiques. Outre le travail botanique mentionné plus haut, le professeur Macoun a fait durant l'été de précieuses collections zoologiques, dont il est question dans le rapport de M. Whiteaves sur cette section.

#### CARTES.

*Colombie-Britannique.*—La carte de la partie occidentale de l'île Vancouver et de la côte voisine, à l'échelle de huit milles au pouce, a été publiée avec la partie B du Rapport Annuel de 1886.

M. Bowman a terminé les cartes et plans qui suivent durant l'année :—

|  | Milles carrés. |
|--|----------------|
| Carte révisée de l'intérieur du sud de la Colombie-Britannique, à l'échelle de 8 pouces au mille - - -   | 28,914         |
| Carte du district de Caribou, échelle de 2 milles au pouce, à peu près - - -   | 2,720          |
| Plans de onze creeks montrant les mines de placers et les bancs de quartz aurifères, embrassant en tout environ 249½ milles carrés, comme il suit :— |                |
| (1.) Little Snowshoe et Keithley Creeks, échelle de 2½ milles au pouce - - -   | 54             |
| (2.) Sugar, Hardscrabble et Slough Creeks, 3 pouces au mille - - -   | 49             |
| (3.) Antler-Creek, échelle (à peu près) 26 chaînes au pouce - - -  | 38             |

|  |    |
|--|----|
| (4.) Cunningham-Creek, échelle (à peu près) 27½ chaînes au pouce                   | 34 |
| (5.) Lightning-Creek, échelle (à peu près) 400 pieds au pouce                      | 17 |
| (6.) Grouse-Creek, échelle (à peu près) 25 chaînes au pouce                        | 14 |
| (7.) Montagne de l'Île et Mosquito-Creek, échelle (à peu près) 480 pieds au pouces | 3½ |
| (8.) Harvey-Creek, échelle (à peu près) 19 chaînes au pouce                        | 3½ |
| (9.) William's-Creek, échelle (à peu près) 400 pieds au pouce                      | 12 |
| (10.) Hixon-Creek, échelle de 2½ pouces au mille                                   | 24 |
| (11.) do do (à peu près) 10 chaînes au pouce                                       | ¾  |

*Territoire du Nord-Ouest.* — La carte de la région comprise entre le haut de la rivière aux Arcs (*Bow*) et la Saskatchewan du Nord, par M. J. B. Tyrrell, est gravée et accompagne la partie E du Rapport Annuel de 1886. Elle a été dressée à l'échelle de 8 milles au pouce et couvre une superficie de 45,000 milles carrés.

*Manitoba et Ontario Ouest.* — La carte du lac des Bois, servant à illustrer le rapport de M. Lawson sur cette région, a été publiée au commencement de l'année; échelle, 2 milles au pouce; superficie, 3,456 milles carrés.

La carte de Silver-Mountain et des environs, par M. E. D. Ingall, est gravée; échelle, 20 chaînes au pouce; superficie, 45 milles carrés. Aussi, la carte-esquisse de la région minière de la Baie-du-Tonnerre; échelle, 4 milles au pouce; superficie, 3,000 milles carrés.

M. Cochrane a continué la revision de la feuille 115 sur le terrain même, du 17 juillet au 2 septembre, et il a examiné et corrigé à peu près 250 milles carrés. Il a été fait des copies d'environ 55 milles de plans du chemin de fer Wellington, Grey et Bruce; échelle, 200 pieds au pouce.

M. Coste a dressé un plan des townships de Madoc et de Marmora, comté d' Hastings, qui est prêt pour la publication. Echelle, 2 milles au pouce.

Pendant deux semaines durant l'été, M. Barlow a été occupé à arpenter des chemins, lignes de rangs, etc., afin d'aider à la compilation de la carte du comté de Carleton. Echelle, 4 milles au pouce.

*Québec.* — Le quart sud-est de la carte des Cantons de l'Est est terminé et doit accompagner la partie J du Rapport Annuel de 1886. Echelle, 4 milles au pouce; superficie, 4,500 milles carrés.

Le professeur Bailey et M. McInnes travaillent aux quarts de feuilles 17 N.-E. et 18 S.-E.

La carte des comtés d'Ottawa et de Pontiac est restée dans le même état que lors du dernier rapport.

*Nouveau-Brunswick.* — Le quart de feuille n° 2 N.-O. a été publié. Echelle, 4 milles au pouce; superficie, 1,512 milles carrés.

*Nouvelle-Ecosse.* — On est à travailler aux quarts de feuilles n° 4 N.-E. et 4 S.-E.

#### BIBLIOTHÈQUE.

Le Dr Thorburn fait rapport que 5,075 exemplaires des différentes publications de la Commission ont été distribués durant l'année, y compris le Rapport Annuel, des rapports spéciaux et des cartes. Sur ce nombre, 3,980 ont été distribués au Canada, et le reste a été envoyé à titre d'échange à des institutions scientifiques et littéraires et à des particuliers aux États-Unis, dans l'Amérique du Sud, en Europe, aux Indes, en Chine, au Japon, en Australie, etc.

Il a été envoyé 563 exemplaires français des rapports.

14—4\*\*\*

Il a été reçu en échange, durant l'année, 1,027 publications, comprenant des rapports, transactions, procès-verbaux, mémoires, revues, brochures et cartes.

La bibliothèque s'est augmentée de 82 ouvrages achetés, outre 37 magasins et revues scientifiques traitant de géologie, de minéralogie et d'histoire naturelle, auxquels souscrit la Commission.

Le nombre de volumes reliés a été de 281.

Les lettres reçues au sujet de la bibliothèque et de la distribution des publications géologiques se sont élevées à 1,211, et le nombre de celles expédiées durant la même période a été de 1,315.

#### VISITEURS.

Le nombre des personnes qui ont visité le musée du 1er janvier au 31 décembre a été de 17,575, ou de 3,000 de plus qu'en aucune année précédente.

#### PERSONNEL, CRÉDIT, DÉPENSES ET CORRESPONDANCE.

Le personnel de la Commission est aujourd'hui de 43, dont 36 géologues, ingénieurs des mines, dessinateurs, etc., et 17 employés ordinaires.

Les nominations suivantes au personnel permanent ont été faites durant l'année :—

M. Eugène Coste, ingénieur des mines.

M. Amos Bowman, géologue.

M. A. C. Lawson, do

La somme disponible pour l'exercice financier expirant au 30 juin 1887 était de :—

|                              |                    |
|------------------------------|--------------------|
| Appointements, crédit ouvert | \$40,650 00        |
| Fins générales, do           | 56,995 32          |
|                              | <u>\$97,645 32</u> |

Les dépenses se répartissent comme il suit :—

|  |             |
|--|-------------|
| Appointements  | \$38,450 00 |
| Salaires, employés temporaires                         | 19,765 88   |
| Explorations et études                                 | 19,144 58   |
| Exposition des Colonies et des Indes                   | 5,700 83    |
| Impressions et lithographie                            | 11,389 02   |
| Achat de spécimens                                     | 865 05      |
| Achat et reliure de livres et achat d'instruments      | 625 83      |
| Appareils de chimie et de laboratoire                  | 89 06       |
| Papeterie, matériaux à cartes et imprimeur de la Reine | 1,087 21    |
| Dépenses incidentes et autres                          | 2,286 47    |

\$99,303 93

Moins payé en 1886

8,837 48

\$90,466 45

Avances aux explorateurs et autres à compte de 1887-88

3,930 44

Balance non-dépensée, crédit des appointements do do do général

2,200 00

1,048 43

\$97,645 32

Le relevé de la correspondance de la division accuse un total de 8,489 lettres expédiées et 5,505 reçues, entre le 1er janvier et le 31 décembre 1887.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALFRED R. C. SELWYN,

Directeur.

---

---

**PARTIE IV.**

---

**TERRITOIRES DU NORD-OUEST.**

---

---

## PART IV.

RAPPORT CONCERNANT L'ADMINISTRATION DES TERRITOIRES  
DU NORD-OUEST POUR L'ANNÉE 1887.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

RÉGINA, 31 décembre 1887.

A l'honorable

Ministre de l'intérieur, Ottawa.

MONSIEUR,—C'est avec une très vive satisfaction que je me vois en état de signaler un progrès remarquable dans les territoires depuis que j'ai eu l'honneur de vous présenter mon dernier rapport annuel.

La récolte du grain dans le pays a été la meilleure que nous ayons eue depuis plusieurs années. Ces résultats ont donné un grand encouragement aux colons et une nouvelle vigueur à toutes les affaires. J'attribue en grande partie la bonne récolte à un système plus soigneux de culture, et à mesure qu'on comprendra mieux le pays ainsi que la manière de travailler le sol, lequel varie dans différentes localités, je crois qu'on arrivera à ignorer l'absence de récolte. Il y a eu environ vingt expositions agricoles tenues dans le cours de l'année. Grâce à l'intérêt qu'a pris activement M. Perley, M. P. pour Assiniboia-Est, des arrangements furent faits qui ont permis à des représentants de la presse de l'est d'assister aux expositions tenues le long de la ligne du chemin de fer. Les rapports qui ont été publiés de temps à autres dans les journaux qu'ils représentaient, vous ont déjà informé de l'étonnant étalage de produits qui ont été exposés. Non seulement il y a eu une exposition exceptionnellement belle de grains et de racines, mais il y avait une amélioration évidente dans la race des chevaux, du bétail, des moutons, des porcs et des volailles.

Quoiqu'on ne puisse dire encore que nombre d'industries importantes aient été fondées dans les territoires, il est évident qu'avant que plusieurs années ne soient écoulées, nous serons en état de signaler beaucoup de progrès sous ce rapport. Déjà l'industrie des moulins à farine prend de grandes proportions, et tandis que des consignations considérables sont expédiées vers l'est, elle contrôle maintenant les marchés de l'ouest, avec une forte probabilité de voir un très grand commerce s'ouvrir avec la Chine et le Japon; de la brique de bonne qualité se fait à presque chaque centre important des sommes considérables ont été placées dans des brasseries où l'on fabrique la bière de houblon, et dans des manufactures d'eau minérale et d'eau gazeuse; de grandes scieries et machines à planer sont exploitées, et d'autres sont établies dans les montagnes; tandis que les minéraux ne font que commencer à attirer l'attention des capitalistes.

Je suis convaincu qu'il y a un champ très vaste ouvert aux fabriques de lainages, aux tanneries, et aux établissements pour la mise en conserves du bœuf et du lard; et je ne vois pas pourquoi des ateliers de chemin de fer ne devraient pas être établis dans la partie occidentale des territoires, vu que les différentes espèces de bois employés à la construction des wagons se fabriquent dans les montagnes.

L'achèvement du nouvel hôtel, au parc des Montagnes Rocheuses, attirera, je n'en ai pas de doute, un grand nombre de visiteurs de toutes les parties du monde; et il m'est venu à l'idée que si un Musée territorial était établi à cet endroit, où on pourrait voir des échantillons de tous les produits des territoires et une collection des différents animaux, dont il y a une si grande variété dans les montagnes, un nouvel intérêt, outre ses attraits déjà nombreux, serait ajouté au parc.

Si à cette institution on pouvait obtenir des renseignements dignes de foi sur la richesse cachée dans le sein des montagnes voisines, une grande impulsion serait donnée, je crois, au développement de nos mines de quartz.

## SESSION DU CONSEIL.

La session du conseil des territoires du Nord-Ouest s'est ouverte le 14 octobre et s'est terminée le 19 novembre.

Les membres qui le composaient étaient :—

*Membres nommés.*

L'honorable juge Hugh Richardson.  
L'honorable juge James F. Macleod, C.M.G.  
L'honorable juge Charles B. Rouleau.  
M. Paschal Breland,  
Lieut. col. Achison G. Irvine.  
M. Hayter Rued.

*Membres élus.*

|  |                         |
|--|-------------------------|
| James H. Ross, représentant le district électoral de | Mâchoire-d'Original.    |
| John G. Turriff                                      | do Montagne-d'Original. |
| Spencer A. Bedford                                   | do Moosomin.            |
| Dr Herbert C. Wilson                                 | do Edmonton.            |
| Charles Marshallsay                                  | do Whitewood,           |
| Samuel Cunningham                                    | do Saint-Albert.        |
| Owen Hughes  | do Prince-Albert.       |
| David F. Jelly                                       | do Régina.              |
| John Secord  | do do                   |
| John D. Lauder                                       | do Calgary.             |
| Hugh S. Cayley                                       | do do                   |
| Robert Crawford                                      | do Qu'Appelle.          |
| William Sutherland                                   | do do                   |
| Frederick W. G. Haultain                             | do Macleod.             |

Je regrette d'ajouter que M. Charles Marshallsay, qui représentait la division de Whitewood, et qui était un membre capable et précieux du conseil, est décédé dans le cours de la session.

*Législation.*

Les ordonnances suivantes ont été adoptées dans le cours de cette session du conseil, savoir :—

N° 1. Ordonnance à l'effet de légaliser le règlement n° 61 de la municipalité de la ville de Calgary, passée le 10 novembre 1887.

N° 2. Ordonnance concernant les écoles, passée le 18 novembre 1887.

N° 3. Ordonnance à l'effet d'amender l'ordonnance n° 2 de 1886, concernant l'administration de la justice civile.

N° 4. Ordonnance concernant les honoraires des procureurs, avocats et greffiers en matière de *Certiorari* et dans les appels des condamnations.

N° 5. Ordonnance concernant la charge de shérif.

N° 6. Ordonnance à l'effet d'amender et d'étendre "l'ordonnance interprétative".

N° 7. Ordonnance à l'effet d'amender et de refondre telle qu'amendée l'ordonnance n° 5 de 1885, intitulée : "Ordonnance concernant les hypothèques et les ventes de biens mobiliers."

N° 8. Ordonnance concernant les société d'agriculture des territoires du Nord-Ouest.

N° 9. Ordonnance à l'effet d'amender l'ordonnance n° 3 de 1836, intitulé : "Ordonnance des sociétés."

N° 10. Ordonnance à l'effet d'amender et de refondre telle qu'amendée : "L'Ordonnance concernant la marque du bétail, 1884."

N° 11. Ordonnance à l'effet d'amender et de refondre telles qu'amendés les différentes ordonnances pour la protection du gibier.

N° 12. Ordonnance concernant les amendements de corvée,

N° 13. Ordonnance à l'effet d'amender l'ordonnance municipale de 1885, et aussi l'ordonnance n° 7 de 1886.

N° 14. Ordonnance à l'effet d'empêcher la corruption des cours d'eau.

N° 15. Ordonnance à l'effet d'amender et de refondre telles qu'amendées les différentes ordonnances concernant les taureaux.

N° 16. Ordonnance à l'effet d'amender l'ordonnance n° 10, de 1885, intitulée : "Ordonnance concernant la profession légale".

N° 17. Ordonnance à l'effet d'amender et de refondre telles qu'amendées les différentes ordonnances concernant les incendies de prairies et de forêt.

N° 18. Ordonnances à l'effet d'amender et de refondre les différents ordonnances concernant les poisons.

N° 19. Ordonnance à l'effet d'abrèger les paragraphes un, deux et cinq de l'article 29 et l'ordonnance n° 9, de 1886.

N° 20. Ordonnance à l'effet d'abrèger l'ordonnance n° 22, de 1884.

N° 21. Ordonnance à l'effet d'amender l'ordonnance n° 21, de 1886.

N° 22. Ordonnance à l'effet de légaliser un certain règlement de la municipalité de Wolsley.

N° 23. Ordonnance à l'effet de constituer en corporation la Compagnie du gaz et de l'aqueduc de Calgary (à responsabilité limitée).

N° 24. Ordonnance à l'effet de constituer en corporation un hôpital général à McLeod.

N° 25. Ordonnance à l'effet de constituer en corporation la ville de Moosomin.

Comme on le verra, le plus grand nombre des ordonnances passées cette année amendent ou refondent la législation antécédente. Parmi elles, la plus importante est celle concernant les écoles, dont mention spéciale est faite ci-après. L'ordonnance n° 12 concernant les arrondissements de corvée, introduit une loi nouvelle et pratique dans les territoires et on a l'espoir qu'elle sera d'une grande importance. En vertu de ses dispositions, des arrondissements peuvent être formés en dehors des municipalités existantes, dans lesquels un système simple et économique de taxation peut être mis en vigueur, le produit de ces taxes devant être employé, sous la surveillance d'un administrateur, à des améliorations publiques sur les routes et les grands chemins.

#### FORME DE GOUVERNEMENT.

Pendant la session du conseil un mémoire a été adopté, recommandant qu'une forme de gouvernement purement représentative prenne la place de notre conseil actuel. Je crois de mon devoir de vous informer que les informations que j'ai des différents centres de population dans les territoires n'indiquent pas que ce soit l'opinion générale du public. On craint fortement que l'établissement d'un gouvernement purement représentatif ne mène à la taxe directe, et qu'il n'impose aussi aux colons un fardeau qu'ils sont en ce moment incapables de supporter.

#### MUNICIPALITÉS.

Il n'a pas été organisé de nouvelles municipalités durant l'année; sur les huit corporations municipales qui existent dans les territoires, six se trouvent dans l'Assiniboia, une dans le Saskatchewan, et une dans l'Alberta. Quatre ont fait des rapports cette année, et en prenant les rapports de 1886 pour les quatre autres, la somme totale des taxes est de \$53,932.07, imposées sur une valeur totale de biens meubles et immeubles de \$5,640,307.00, soit environ 9.5 millièmes dans la piastre. La proportion est plus élevée dans le cas des municipalités urbaines que pour les municipalités rurales, le taux moyen pour les premières étant de 13.40 millièmes dans la piastre, et celui des dernières de 6.57 millièmes. Le total du passif, y compris les dettes sur obligations, est porté à \$96,505.05, sur lequel le passif des municipalités urbaines s'élève à \$42,500.00, et celui des municipalités rurales à \$54,005.05. Les traitements absorbent 11.22 pour 100 du montant de taxes imposées. Le territoire compris dans les quatre municipalités rurales est de 1,704,960 acres; et dans les quatre municipalités urbaines, d'environ 6,000 acres.



## ÉCOLES.

Je suis heureux de pouvoir de nouveau faire rapport que le nombre des écoles dans les territoires a encore augmenté.

Il y a maintenant d'organisées 106 écoles protestantes publiques, 4 écoles publiques, 17 écoles catholiques publiques, et 6 écoles catholiques séparées, en tout 133 écoles. A la même date l'année dernière il y avait 93 écoles, ce qui accuse une augmentation de 40 écoles dans le cours de l'année.

Sur le nombre total, 86 écoles protestantes, 3 écoles publiques et 20 écoles catholiques ont été en opération pendant le terme d'été, fréquentées par 2,747, 80 et 716 enfants respectivement, soit un total de 109 écoles fréquentées par 3,543 enfants contre 76 écoles ouvertes, fréquentées par 2,553 enfants, l'année dernière, ce qui indique une augmentation de 33 écoles et de 990 enfants dans le cours de l'année.

Plusieurs requêtes demandant l'organisation de nouveaux districts scolaires sont maintenant pendantes, et de fréquentes demandes d'informations sont reçues de diverses parties du pays relativement à la formation de nouveaux districts, de sorte que je crois que dans le cours du terme de l'été prochain nous aurons en opération environ 150 écoles qui seront fréquentées par 4,100 à 4,400 enfants.

A la dernière session de mon conseil les ordonnances des écoles de 1885 et de 1886 ont été refondues et amendées.

On a fait un changement dans la constitution du conseil de l'instruction publique au sujet du système d'examen et d'octroi de certificats aux instituteurs, et aussi à l'égard de plusieurs autres détails relatifs à la gouverne des écoles et à l'application de l'ordonnance. La subvention au compte des instituteurs porteurs de certificats provisoires a été réduite à \$200, car on a compris que les subventions accordées aux écoles étaient libérales, et qu'on devait faire des efforts pour induire les syndics à n'engager que des instituteurs convenablement dressés.

Les messieurs suivants ont été nommés pour constituer le conseil de l'instruction publique :—

Section protestante :—Le très rév. W. C. Pinkham, D.D., évêque de la Saskatchewan ; l'honorable E. L. Wetmore ; rév. Andrew B. Baird, B. D. ; rév. John McLean, M. A. ; M. John Secord, avocat.

Section catholique :—L'honorable C. B. Rouleau, rév. H. Leduc, M. E. A. Forget, avocat.

Secrétaire :—M. James Brown.

La première assemblée du nouveau conseil s'est tenue le 13 courant, et le très révérend évêque de la Saskatchewan a été unanimement élu président.

Le conseil de l'instruction publique a décidé que tous règlements en vigueur jusqu'ici doivent être continués pour le présent et jusqu'à ce que les nouveaux membres aient eu l'occasion de les examiner et les reviser.

Les nominations suivantes ont été faites :—

*Bureau des examinateurs.*

Section protestante :—Rév. Andrew B. Baird, B.D., M. Thomas Grover, B. A.

Section catholique :—Rév. D. Gillies, rév. D. Gratton.

La rémunération des membres a été fixée à \$4 pour chaque jour employé aux fonctions de leur charge, et les frais réels de passage.

*Inspecteur d'écoles.*

Section protestante :—M. John Hewgill, Mosomin, Assa. ; M. Thomas Grover, B. A., Régina, Assa. ; rév. Charles McKittrick, B. A., Lethbridge, Alta. ; J. A. Blair M. A., M. D., Calgary, Alta. ; rév. D. G. McQueen, B. A., Edmonton, Alta. ; M. P. G. Laurie, Battleford, Sask. ; rév. canon Flett, B. D., Prince-Albert, Sask.

Section catholique :—Rév. D. Gillies, Saint-André, Wapella, Ass. ; M. M. Seymour, M. D., Fort Qu'Appelle, Assa. ; M. John W. Costello, Calgary, Alta. ; rév. Henry Grandin, Edmonton, Alta. ; rév. A. H. Bigonnesse, Battleford, Sask. ; rév. Pierre Dommeau, Prince-Albert, Sask.

La rémunération des inspecteurs a été établie par la résolution suivante :—“ Les inspecteurs d'écoles recevront dix piastres par visite qu'ils feront à chaque école de

leurs districts, pas plus d'une visite à chaque école dans chaque terme, à moins qu'il n'en soit autrement ordonné par le conseil d'instruction publique; pour les frais de voyage il leur sera accordé cinq piastres par jour, pour chaque jour employé à voyager pour des fins d'inspection; mais lorsque le chemin de fer est mis en usage, les prix réels de passage payés sur ce chemin de fer et les dépenses nécessaires que le conseil de l'instruction publique pourra approuver leur seront accordés."

La date du prochain examen des instituteurs a été fixée au 14 février 1888. On s'attend à ce que cinquante ou soixante aspirants se présenteront aux examens.

Le conseil de l'instruction publique a ajourné au 25 janvier prochain, date à laquelle il se réunira pour examiner et reviser les règlements relatifs à l'examen des instituteurs, à la gouverne des écoles et aux listes des livres dont l'usage est autorisé dans les écoles.

On trouvera, dans le rapport de l'ancien conseil de l'instruction, publié au mois d'octobre dernier, et dont je vous transmets ci-joint une copie, d'autres détails relatifs à l'éducation dans les territoires.

#### NOMINATIONS.

Voici la liste des nominations faites dans les territoires depuis mon dernier rapport:—

#### *Juges de paix.*

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| MM. James McDougall.....             | Rivière de la Paix, Athabasca.            |
| Donald Black .....                   | Wapella, Assiniboïne.                     |
| John E. Sinclair.....                | Stanley-Mission, Saskatchewan.            |
| James Stevenson.....                 | Lac du Daim, do                           |
| Jean Baptiste Boucher .....          | Batoche, do                               |
| Xavier Letendre dit Batoche.....     | do do                                     |
| Richard Joseph Molloy.....           | Traverse de Clark, do                     |
| Charles Adams .....                  | Prince-Albert, do                         |
| Frederick White.....                 | Ottawa, Ontario.                          |
| Laurence Fortescue.....              | do do                                     |
| John Redpath.....                    | Parklands, Assiniboïa.                    |
| Elzéar Poitras.....                  | Hollbroke, Alberta.                       |
| Alfred Workman .....                 | Eden Grove, Wapella, Assiniboïa.          |
| Edward Augustus Nash .....           | Battleford, Saskatchewan.                 |
| Arthur Jefferd .....                 | Pense, Assiniboïa.                        |
| Isaac Gaetz .....                    | Daim Rouge, Alberta.                      |
| Roderick A. McKenzie .....           | Rivière de l'Aveugle, Alberta.            |
| William George Knight .....          | Swift-Current, Assiniboïa.                |
| Frederick Champness.....             | Lethbridge, Alberta.                      |
| Henry Samuel Casey.....              | Inspecteur de la police à cheval du N.-O. |
| Alfred E. Nelson.....                | Pine Creek, Alberta.                      |
| William Dennington Kisbey.....       | Dennington, Assiniboïa.                   |
| Henry Newmarch.....                  | Whitewood, do                             |
| Frank Harper.....                    | Inspecteur de la police à cheval du N.-O. |
| Richard Browne Cooke O'Donoghue..... | Banff, Alberta.                           |
| William R. Brereton.....             | Victoria, do                              |
| Hugh McDougall.....                  | Mâchoire d'Orignal, Assiniboïa.           |
| George Murdock.....                  | Calgary, Alberta.                         |
| Thomas Taylor.....                   | Lac Sainte-Anne, do                       |
| Albert Milton Morden.....            | Pincher Creek, do                         |
| John James Heaslip.....              | Alameda, Assiniboïa.                      |
| William Percy.....                   | Inspecteur de la police à cheval du N.-O. |
| Victor Beaupré.....                  | Gleichen, Alberta.                        |
| Gilbert Edward Sanders.....          | Inspecteur de la police à cheval du N.-O. |
| Arthur Richard Springett.....        | Macleod, Alberta.                         |
| James Osgoode Wilson .....           | Inspecteur de la police à cheval du N.-O. |

|                               |                     |             |
|-------------------------------|---------------------|-------------|
| William Staples.....          | Boscurvis,          | Assiniboia. |
| Frederick Steven Proctor..... | Fort-Qu'Appelle,    | do          |
| John P. Beauchamp.....        | Station Qu'Appelle, | do          |

*Notaires Publics.*

|                                 |                              |
|---------------------------------|------------------------------|
| Robert B. Gordon.....           | Regina, Assiniboia.          |
| John Campbell Ferrie Bown.....  | Calgary, Alberta.            |
| James McKay.....                | Prince-Albert, Saskatchewan. |
| Fred. Fraser Forbes.....        | Moosomin, Assiniboia.        |
| George Edward Dunsterville..... | Carnduff, do                 |

*Commis d'enregistrement.*

|                       |                            |
|-----------------------|----------------------------|
| William Cousins.....  | Medicine-Hat, Assiniboine. |
| Alexander Taylor..... | Edmonton, Alberta.         |
| Hugh Richardson.....  | Battleford, Saskatchewan.  |

J'annexe ici un rapport, tel que requis par l'article 93 de l'Acte des Territoires du Nord-Ouest, de tous les permis pour la vente des liqueurs spiritueuses accordés par moi dans le cours de l'année de 1887. On verra que le nombre, quoique plus considérable que l'année dernière, est en proportion plus faible, si l'on tient compte de l'augmentation de la population des territoires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. DEWDNEY,

*Lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest.*

RAPPORT des permis spéciaux pour l'importation des liqueurs enivrantes dans les Territoires-du Nord-Ouest, pendant l'année 1887, tel que requis par 43 Victoria, chapitre 25, article 90, par. 2.

[PARTIE I A]

| Permis. | Quantité de chaque toxique dans chaque permis. |             |      |           |       |         | Quantités totales. |         |         |             |      |           | Observations. |       |         |        |
|---------|--|-------------|------|-----------|-------|---------|--------------------|---------|---------|-------------|------|-----------|---------------|-------|---------|--------|
|         | Whisky.  | Eau-de-vie. | Vin. | Genièvre. | Rhum. | Alcool. | Bière.             | Porter. | Whisky. | Eau-de-vie. | Vin. | Genièvre. |               | Rhum. | Alcool. | Bière. |
| 32      | 1  |             |      |           |       |         |                    | 32      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1,689   | 2  |             |      |           |       |         |                    | 718     |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 35      | 3  |             |      |           |       |         |                    | 105     |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 80      | 4  |             |      |           |       |         |                    | 320     |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 70      | 5  |             |      |           |       |         |                    | 350     |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 9       | 6  |             |      |           |       |         |                    | 30      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 2       | 7  |             |      |           |       |         |                    | 14      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 10      | 8  |             |      |           |       |         |                    | 100     |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 9  |             |      |           |       |         |                    | 12      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 10      | 10   |             |      |           |       |         |                    | 25      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 11   |             |      |           |       |         |                    | 2       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 12   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 13   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 14   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 15   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 16   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 17   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 18   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 19   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 20   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 21   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 22   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 23   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 24   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 25   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 26   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 27   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 28   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 29   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 30   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 31   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 32   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 33   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 34   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 35   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 36   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 37   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 38   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 39   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 40   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 41   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 42   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 43   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 44   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 45   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 46   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 47   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 48   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 49   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 50   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 51   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 52   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 53   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 54   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 55   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 56   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 57   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 58   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 59   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 60   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 61   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 62   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 63   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 64   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 65   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 66   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 67   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 68   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 69   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 70   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 71   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 72   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 73   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 74   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 75   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 76   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 77   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 78   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 79   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 80   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 81   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 82   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 83   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 84   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 85   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 86   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 87   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 88   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 89   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 90   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 91   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 92   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 93   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 94   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 95   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 96   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 97   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 98   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 99   |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 100  |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |

Pour fins pharmaceutiques.

[PARTIE IV]

| Permis. | Quantité de chaque toxique dans chaque permis. |             |      |           |       |         | Quantités totales. |         |         |             |      |           | Observations. |       |         |        |
|---------|--|-------------|------|-----------|-------|---------|--------------------|---------|---------|-------------|------|-----------|---------------|-------|---------|--------|
|         | Whisky.  | Eau-de-vie. | Vin. | Genièvre. | Rhum. | Alcool. | Bière.             | Porter. | Whisky. | Eau-de-vie. | Vin. | Genièvre. |               | Rhum. | Alcool. | Bière. |
| 1       | 1  |             |      |           |       |         |                    | 1       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 2  |             |      |           |       |         |                    | 2       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 3  |             |      |           |       |         |                    | 3       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 4  |             |      |           |       |         |                    | 4       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 5  |             |      |           |       |         |                    | 5       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 6  |             |      |           |       |         |                    | 6       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 7  |             |      |           |       |         |                    | 7       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 8  |             |      |           |       |         |                    | 8       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 9  |             |      |           |       |         |                    | 9       |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 10   |             |      |           |       |         |                    | 10      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 11   |             |      |           |       |         |                    | 11      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 12   |             |      |           |       |         |                    | 12      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 13   |             |      |           |       |         |                    | 13      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 14   |             |      |           |       |         |                    | 14      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 15   |             |      |           |       |         |                    | 15      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 16   |             |      |           |       |         |                    | 16      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 17   |             |      |           |       |         |                    | 17      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 18   |             |      |           |       |         |                    | 18      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 19   |             |      |           |       |         |                    | 19      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 20   |             |      |           |       |         |                    | 20      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 21   |             |      |           |       |         |                    | 21      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 22   |             |      |           |       |         |                    | 22      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 23   |             |      |           |       |         |                    | 23      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 24   |             |      |           |       |         |                    | 24      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 25   |             |      |           |       |         |                    | 25      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 26   |             |      |           |       |         |                    | 26      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 27   |             |      |           |       |         |                    | 27      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 28   |             |      |           |       |         |                    | 28      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 29   |             |      |           |       |         |                    | 29      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 30   |             |      |           |       |         |                    | 30      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 31   |             |      |           |       |         |                    | 31      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 32   |             |      |           |       |         |                    | 32      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 33   |             |      |           |       |         |                    | 33      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 34   |             |      |           |       |         |                    | 34      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 35   |             |      |           |       |         |                    | 35      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 36   |             |      |           |       |         |                    | 36      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 37   |             |      |           |       |         |                    | 37      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 38   |             |      |           |       |         |                    | 38      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 39   |             |      |           |       |         |                    | 39      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 40   |             |      |           |       |         |                    | 40      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 41   |             |      |           |       |         |                    | 41      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 42   |             |      |           |       |         |                    | 42      |         |             |      |           |               |       |         |        |
| 1       | 43   |             |      |           |       |         |                    | 43      |         |             |      |           |               |       |         |        |



Rapport des permis spéciaux pour l'importation des liqueurs enivrantes dans les Territoires du Nord-Ouest, etc.—Fin.

| Permis. | Quantité de chaque toxique dans chaque permis. |             |      |           |        |         | Quantités totales. |         |         |             |      |           | Observations. |       |         |        |
|---------|--|-------------|------|-----------|--------|---------|--------------------|---------|---------|-------------|------|-----------|---------------|-------|---------|--------|
|         | Whisky.  | Eau-de-Vie. | Vin. | Genièvre. | Rhum.  | Alcool. | Bière.             | Porter. | Whisky. | Eau-de-Vie. | Vin. | Genièvre. |               | Rhum. | Alcool. | Bière. |
| 1       |  |             |      |           | 1      | 1       |                    |         |         |             |      |           | 1             | 1     |         |        |
| 1       |  |             |      |           | 1      | 1       |                    |         |         |             |      |           | 1             | 1     |         |        |
| 21      |  |             |      |           | 4      | 2       |                    |         |         |             |      |           |               | 42    |         |        |
| 2       |  |             |      |           | 10     | 4       |                    |         |         |             |      |           |               | 8     |         |        |
| 6       |  |             |      |           | 20     | 2       |                    |         |         |             |      |           |               | 60    |         |        |
| 1       |  |             |      |           | 2      | 2       |                    |         |         |             |      |           |               | 20    |         |        |
| 1       |  |             |      |           | 2      | 3       |                    |         |         |             |      |           |               | 10    |         |        |
| 2       |  |             |      |           | 3      | 4       |                    |         |         |             |      |           |               | 8     |         |        |
| 1       |  |             |      |           | 5      | 8       |                    |         |         |             |      |           |               | 16    |         |        |
| 2       |  |             |      |           | 8      | 10      |                    |         |         |             |      |           |               | 20    |         |        |
| 2       |  |             |      |           | 13     | 13      |                    |         |         |             |      |           |               | 26    |         |        |
| 1       |  |             |      |           | 16     | 16      |                    |         |         |             |      |           |               | 32    |         |        |
| 1       |  |             |      |           | 30     | 30      |                    |         |         |             |      |           |               | 60    |         |        |
| 21      |  |             |      |           | 32     | 32      |                    |         |         |             |      |           |               | 64    |         |        |
| 1       |  |             |      |           | 1      | 12      |                    |         |         |             |      |           |               | 12    |         |        |
| 12      |  |             |      |           | 2      | 20      |                    |         |         |             |      |           |               | 40    |         |        |
| 10      |  |             |      |           | 3      | 3       |                    |         |         |             |      |           |               | 6     |         |        |
| 1       |  |             |      |           | 4      | 12      |                    |         |         |             |      |           |               | 24    |         |        |
| 5       |  |             |      |           | 5      | 5       |                    |         |         |             |      |           |               | 10    |         |        |
| 8       |  |             |      |           | 8      | 64      |                    |         |         |             |      |           |               | 72    |         |        |
| 1       |  |             |      |           | 11     | 11      |                    |         |         |             |      |           |               | 22    |         |        |
| 1       |  |             |      |           | 12     | 12      |                    |         |         |             |      |           |               | 24    |         |        |
| 1       |  |             |      |           | 15     | 15      |                    |         |         |             |      |           |               | 30    |         |        |
| 1       |  |             |      |           | 100    | 100     |                    |         |         |             |      |           |               | 100   |         |        |
| 3,683   |  |             |      |           | 5,252½ | 1,169½  |                    |         |         | 989½        | 201  |           | 190½          | 166   | 12,865  | 802    |

Pour fins sacramentales.  
do  
do  
do  
do  
do  
do  
do  
do  
do  
do

RÉCAPITULATION.

|              |               |  |
|--------------|---------------|--|
| Spiritueux—  | 5,252½        |  |
| Whisky       | 1,169½        |  |
| Eau-de-Vie   | 201           |  |
| Genièvre     | 190½          |  |
| Rhum         | 166           |  |
| Alcool       | 6,979½        |  |
| Vin          | 989½          |  |
| Bière        | 12,865        |  |
| Porter       | 802           |  |
| <b>Total</b> | <b>21,656</b> |  |

Boisson vendue sur les wagons réfectoires du chemin de fer Canadien du Pacifique, en vertu de permis pour vendre le vin et la bière, daté le 20 juillet 1886, du 15 décembre 1886 au 25 novembre 1887. Bière 3,391½; vin, 1,774½.

RAPPORT DU CONSEIL DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE, DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST, A COMPTE DU 1<sup>ER</sup> OCTOBRE 1886 JUSQU'AU 10 OCTOBRE 1887.

(Présenté par Son Honneur le lieutenant-gouverneur, président du conseil de l'instruction publique.)

CONSEIL DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.

RÉGINA, 2 novembre 1887.

Messieurs du Conseil du Nord-Ouest :

J'ai l'honneur de vous présenter, pour votre information, le rapport du conseil de l'instruction publique pour l'année dernière.

J'ai l'honneur d'être, messieurs,

Votre obéissant serviteur,

E. DEWDNEY,

Président du conseil de l'instruction publique.

Aux membres du conseil du Nord-Ouest,  
Régina.

RÉGINA 18 octobre 1887.

A Son Honneur EDGAR DEWDNEY,  
Lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest,  
Président du conseil de l'instruction publique.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant des délibérations du conseil de l'instruction publique pendant l'année dernière.

Des assemblées du conseil ont eu lieu le 23 novembre et le 10 décembre 1886, et le 9 mars et le 10 juin 1887.

Antérieurement à l'assemblée du mois de décembre, un rapport fut préparé sur les écoles ouvertes pendant le terme d'été de 1886, indiquant la subvention par tête à laquelle l'école avait droit et le rapport des inspecteurs pour chaque école.

Il fut décidé que la subvention basée sur les rapports d'inspecteurs fut distribuée comme suit :

|   |                  |                  |
|---|------------------|------------------|
| Aux écoles que les rapports disaient être | "excellentes,"   | \$2.00 par tête. |
| "   | "très bonnes"    | 1.75 "           |
| "   | "bonnes"         | 1.50 "           |
| "   | "très passables" | 1.25 "           |
| "   | "passables"      | 1.00 "           |
| "   | "ordinaires"     | 0.75 "           |

Je transmets sous ce pli un état indiquant les sommes payées à chaque école au compte de ces subventions. La somme totale payée à titre de subventions par tête a été de \$1,230, et à titre de subventions basées sur les rapports d'inspecteurs, \$993.25. (Voir Annexe A.)

Un amendement a été passé, lors de la dernière session du Conseil du Nord-Ouest, à l'ordonnance des écoles, qui augmente la subvention par tête, et je transmets sous ce pli un état indiquant que les écoles ouvertes pendant le dernier terme d'hiver ont gagné \$1,793.50, soit une augmentation de près de 50 pour 100 sur la somme gagnée par les écoles ouvertes pendant le terme d'été de 1886, au compte de cette subvention. (Voir Annexe B.)

EXAMEN DES INSTITUTEURS.

Conformément aux règlements du conseil de l'instruction publique, le premier examen des instituteurs a été tenu les 11, 12 et 13 de janvier dernier. Pour la commodité des instituteurs, et dans le but de réduire leurs frais de voyages à un chiffre aussi faible que possible, le bureau des examinateurs prit des dispositions pour tenir des examens aux endroits suivants: Battleford, Prince-Albert, Edmonton, Saint-

Albert, Calgary, Macleod, Régina, Fort-Qu'Appelle, Wolseley et Moosomin. Les matières d'examen pour les aspirants ont été préparés par le rév. Dr Lewis, pour la section protestante, et par le rév. J. Hugonard pour la section catholique. Je vous transmets sous ce pli les matières en question. (*Voir Annexe C.*)

En tout 35 aspirants se sont présentés à l'examen, 10 pour des certificats de seconde classe et 25 pour des certificats de troisième classe. Voici les noms de ceux qui ont réussi :

## SECTION PROTESTANTE.

*2e classe.*

Edward A. Partridge,  
James B. Steele,  
John Drinnan,

Mlle C. M. Craig,  
Henry W. Halpin,  
L. Bruce Latimer,

*3ème classe.*

Mlle Nelly Jaffray,  
Murdoch McLeod,  
Henry O. Partridge,  
Mlle Lottie Cowan,  
John W. McPhail,  
Mlle E. A. F. Boulding,  
Charles E. Cumming.

Mlle M. O. Jefferson,  
John Young,  
Mlle Sadie Cowan.  
Mlle Isabella A. Kerr,  
Mlle Roxy Alexander,  
John C. Callin.

## SECTION CATHOLIQUE.

*2ème classe.*

E. Frédéric Guainans, Patrick L. McNamara.

*3ème classe.*

Les RR. Sœurs Ethelburga Clarkson, Mary Greene et Anna O'Neill.

Vu les grandes distances qui séparent nombre des instituteurs du chemin de fer, et la longueur du temps qu'il leur faudrait être nécessairement absents de leurs écoles s'ils étaient tenus de se présenter aux examens, il a été décidé de ne pas tenir d'examen au mois d'août dernier. Quoique les voyages pourraient se faire plus commodément si les examens des instituteurs se faisaient en été, tout de même, lorsqu'on songe qu'environ la moitié de nos écoles sont fermées pendant le terme d'hiver, on constatera que ce terme semble être l'époque la plus convenable de l'année pour tenir ces examens. S'ils sont tenus en été les syndics choisiront tout probablement l'époque pendant laquelle leur instituteur est absent, tel que le temps des vacances d'été, et priveront ainsi l'instituteur de tout repos pendant la saison des chaleurs.

## TERRES DES ÉCOLES.

Au mois de janvier dernier une dépêche a été reçue du département de l'intérieur à ce sujet, dans laquelle on déclarait, entre autres choses, que le ministre est d'avis que toute la question de l'opportunité d'offrir ces terres en vente, et du prix de mise qu'on doit leur donner, ainsi que toutes les questions futures se rapportant à la manière de disposer des terres des écoles dans les territoires, devaient être renvoyées au conseil de l'instruction publique pour être examinées par lui. Aussi que le ministre croit qu'il serait à propos, dans le but d'empêcher des ventes imprévoyantes qui, ainsi que la chose se passe au Manitoba, de même dans les territoires, nulle terre des écoles ne devrait être mise en vente à un prix moins de \$5 par acre.

Cette question a été examinée à l'assemblée du comité de l'instruction publique tenue au mois de mars, et comme il est bien connu que bon nombre de sections scolaires dans les territoires sont très précieuses comme terres à foie et à bois, j'ai reçu instruction de demander la coopération des bureaux et syndics scolaires dans le pays pour établir un système de protection à l'égard de ces terres. J'adressai une lettre-circulaire sur ce sujet aux différents bureaux de syndics, et j'ai reçu environ 50 réponses, dont bon nombre contiennent des suggestions précieuses.



Conformément aux instructions, je transmis copies de ces réponses au ministre de l'intérieur, avec copie de la résolution suivante adoptée par le conseil de l'instruction publique.

“ Que le secrétaire reçoive instruction d'écrire à l'hon. ministre de l'intérieur à l'effet qu'il appert, d'après des lettres reçues par ce conseil et d'après d'autres informations, qu'il n'y a pas une inspection efficace des terres à bois et à foin des écoles.

“ Que nous désirons insister auprès de l'hon. ministre sur l'opportunité de mettre ces terres sous la protection de ce conseil, afin que nous puissions employer nos inspecteurs d'écoles à les surveiller;

“ Que les inspecteurs de *homesteads* reçoivent instruction d'inspecter les dites terres et de communiquer avec les différents bureaux de syndics scolaires, afin d'obtenir des informations sur les violations de propriété qu'on y commet, et d'en faire rapport aux fonctionnaires voulus;

“ Et que le secrétaire transmette copies de toutes les lettres reçues par le conseil au ministre, qui lui feront voir que les violateurs de ces propriétés font subir des pertes considérables.”

J'annexe à la présente copie de la lettre adressée au sous-ministre de l'intérieur lorsque copies de la correspondance en question ont été transmises pour l'examen du ministre. (Voir annexe D) On a reçu un accusé de réception de la dite lettre, et j'ai été informé que, par suite de la longue absence du ministre, d'Ottawa, il n'a pas encore eu l'occasion d'étudier la question.

Au mois de février dernier demande fut faite au conseil de l'instruction publique, au nom de la corporation de la ville de Calgary, d'obtenir la partie du quart nord-est de la section 2, township 24, rang 1, à l'ouest du 5e méridien, qui se trouve au nord de la ligne du chemin de fer, pour en faire un enclos pour le bétail. Après avoir bien examiné l'affaire, et en présence du fait que la terre était requise pour un objet qui sera avantageux au public en général, le conseil de l'instruction publique a prié le ministre de l'intérieur d'annoncer la vente du dit lopin de terre à une mise de pas moins de \$10 de l'acre. On n'a pas encore reçu les détails de la vente de cette terre.

On a reçu très récemment une communication du sous-ministre de l'intérieur, pour l'information du conseil de l'instruction publique, disant qu'en prévision de la possibilité que les différents districts provisoires des territoires peuvent dans le cours du temps, devenir provinces, le sous-ministre a cru qu'un compte séparé devrait être tenu des deniers provenant des terres de chacun d'eux et dont on aura disposé. Qu'à venir jusqu'aujourd'hui \$3,600.12 ont été reçus au compte des terres des écoles, dans tous les territoires, et sur cette somme l'auditeur général a porté \$3,471.15 au crédit du district d'Assiniboia, et \$123.97 au crédit d'Alberta, les dites sommes provenant de ces districts respectifs.

Le comité de l'instruction publique a approuvé la manière de voir du ministre relativement au prix de mise donné aux terres des écoles, c'est à dire qu'aucune terre des écoles, dans les territoires ne devrait être mise en vente à un prix moindre que \$5 de l'acre.

#### ACADÉMIES ET COLLÈGES POUR LES INSTITUTEURS.

L'opportunité d'établir un système quelconque d'académie dans les territoires a souvent fait l'objet d'un examen de la part du conseil de l'instruction publique, et particulièrement dans le but d'obtenir, en rapport à ce système, un collège où nos institutions apprendraient la science et l'art d'enseigner. Tel qu'ordonné, copie de la résolution suivante adoptée par le conseil a été transmise au ministre de l'intérieur sur ce sujet.

“ Que ce conseil désire insister auprès du gouvernement fédéral sur l'opportunité qu'une subvention de \$30,000 soit accordée aux territoires du Nord-Ouest dans le but d'établir une ou plusieurs académies et un collège central pour les instituteurs. Que la subvention présentement accordée en aide aux écoles est requise pour les écoles communes, et conséquemment on ne peut pourvoir à l'encouragement ou à l'établissement d'académies.”

Le sous-ministre en accusant réception de la lettre transmettant copie de la dite résolution, déclare que ce sujet fera l'objet d'une communication officielle, qui sera expédiée en réponse à la résolution passée par le Conseil du Nord-Ouest sur le même sujet.

#### ASSEMBLÉES DES SECTIONS.

Les assemblées de la section protestante ont été tenues le 23 novembre 1886 ; les 6 mai, 10 juin et 6 septembre de 1887.

Les règlements du conseil de l'instruction publique au sujet de l'octroi de certificats provisoires et de certificats professionnels aux aspirants qui n'ont pas passé par une école normale ont été révisés et de nouveaux règlements ont été rédigés, conformément à la copie qui est transmise sous ce pli. (*Voir annexe E.*)

Des assemblées de la section catholique ont été tenues le 23 novembre 1886 et le 20 janvier 1887.

Les RR. PP. Leduc et Dommeau ont été nommés inspecteurs des écoles catholiques à la place des RR. PP. Lestanc et André, démissionnaires.

#### DIVISIONS ET MODIFICATIONS DES DISTRICTS.

Je pourrais dire aussi que le bureau a été inondé de requêtes demandant le changement des limites des districts scolaires dans tout le pays. Bon nombre de ces requêtes étaient basées sur des motifs les plus insignifiants, et elles ont été réglées par le conseil de l'instruction publique ou retirées par les parties intéressées. Dans deux cas, cependant, la question en litige est plus grave et les documents ont été conservés pour être soumis à l'examen du conseil du Nord-Ouest.

#### MEDICINE-HAT.

Le district scolaire de Medicine-Hat comprend le township 12, rang V, à l'ouest du 4e méridien. La ville de Medicine-Hat est située sur la section 31, angle nord-ouest le plus reculé du district. A l'époque où ce district a été formé on croyait que Dunmore, la station suivante à l'est du C. C. P., était dans le township voisin. La carte officielle la plus récente fait voir que Dunmore est sur la section 8, township 12, rang IV, tandis que Dunmore est situé sur la section 2, township 12, rang V, et conséquemment il forme partie du district scolaire de Medicine-Hat. L'école de district est située dans la ville de Medicine-Hat, et la population de Dunmore, à huit milles de distance par chemin de fer, ne peut en retirer aucun bénéfice, quoiqu'elle soit taxée pour son maintien. Les intéressés ont adressé une requête au conseil de l'instruction publique pour que le district scolaire soit divisé, mais comme les syndics du district de Medicine-Hat ont refusé de recommander cette division, le conseil de l'instruction publique n'a pu agir dans cette affaire et les documents ont été renvoyés au conseil du Nord-Ouest.

#### CALGARY.

Le district scolaire de Calgary comprend 36 milles carrés, savoir : Les sections 25 et 36, inclusivement, dans le township 23, et les sections de 1 à 24, inclusivement, dans le township 24, rang 1, à l'ouest du 5e méridien.

La municipalité de la ville de Calgary comprend toutes les parties des sections 14, 15 et 16, du township 24, qui se trouvent au sud de la rivière de l'Arc.

La rivière de l'Arc coupe une partie du district scolaire au nord, et la rive au Coude coupe une partie considérable du district au sud et à l'est.

L'école est située dans la ville de Calgary, qui se trouve dans le second rang le plus au nord des sections comprenant le district scolaire, conséquemment nombre de personnes demeurent à une telle distance de l'école qu'elles sont incapables d'en bénéficier.

Je crois comprendre qu'une requête sera présentée au conseil au sujet de cette affaire.

#### ÉCOLES SÉPARÉES.

Dans deux districts d'écoles publiques, des écoles séparées ont été établies, savoir : à Prince-Albert et à Calgary.

14—2\*\*\*\*

Après avoir examiné les rapports de ces écoles on a constaté qu'ils indiquent le nombre d'élèves qui sont allés aux couvents de Calgary et de Prince-Albert. Bon nombre d'enfants protestants sont à ces couvents, et les honoraires sont exigés. La question qui se présente est donc celle-ci : d'après l'interprétation de l'ordonnance, ces couvents, ces écoles, ont-ils droit à une subvention ? Ou ne devraient-ils pas être mis sur le même pied qu'une académie.

On a refusé de l'aide à l'Académie presbytérienne de Prince-Albert, vu qu'il n'a pas été mis de fonds à la disposition du conseil de l'instruction publique pour cet objet, et pour la même raison de l'aide a été retenue à ces couvents jusqu'à ce que le conseil du Nord-Ouest ait eu l'occasion d'examiner l'affaire.

#### ORDONNANCES DES ÉCOLES.

Une nouvelle expérience de l'opération de l'ordonnance des écoles et de ses amendements a révélé plusieurs côtés défectueux. Dans plusieurs districts scolaires des difficultés ont surgi qui ont nécessité le renvoi des documents à un homme de loi. Le conseil de l'instruction publique a été informé que nombre d'articles de l'ordonnance étaient sans effet, et on a constaté que le dit conseil ne pouvait prendre les mesures nécessaires pour faire disparaître les difficultés en question. On a aussi fait remarquer que plusieurs articles sont défectueux, en ce sens que leurs stipulations ne sont pas conformes à l'Acte des territoires du Nord-Ouest.

Comme de nouveaux amendements auraient trop compliqué les affaires, les membres de la section protestante du Conseil de l'instruction publique, qui seuls avaient eu l'occasion d'examiner la question, décidèrent qu'il était opportun de refondre et d'amender l'ordonnance. Une nouvelle ordonnance fut conséquemment préparée, conformément à la manière de voir des dits membres, et, tel qu'ordonné, des copies furent imprimées pour être soumises à l'examen du conseil du Nord-Ouest.

#### RAPPORTS.

Comme les rapports des inspecteurs n'ont pas tous été reçus, il est impossible de donner tous les détails sur les écoles qui ont été donnés l'année dernière, mais je vous transmets sous ce pli des tableaux indiquant le nombre d'élèves qui ont fréquenté les écoles pendant ce terme, et les classes de certificats dont les instituteurs sont porteurs. (Voir annexe F.)

Voici un sommaire de ces tableaux indiquant la situation des écoles dans le cours du présent terme d'été, comparé du terme correspondant de l'année dernière.

#### ÉCOLES PROTESTANTES.

| INSPECTION.                | 1887.            |                        |         | 1886.            |                        |         |
|----------------------------|------------------|------------------------|---------|------------------|------------------------|---------|
|                            | Ecoles ouvertes. | Instituteurs employés. | Elèves. | Ecoles ouvertes. | Instituteurs employés. | Elèves. |
| Assiniboine-Est.....       | 32               | 33                     | 614     | 18               | 18                     | 407     |
| do Ouest.....              | 33               | 37                     | 992     | 30               | 31                     | 926     |
| District de P. Albert..... | 10               | 10                     | 320     | 10               | 10                     | 374     |
| do Battleford.....         | 1                | 1                      | 33      | 1                | 1                      | 34      |
| Calgary et Macleod.....    | 7                | 8                      | 281     | 3                | 4                      | 179     |
| Edmonton.....              | 7                | 7                      | 185     | 3                | 3                      | 130     |
|                            | 90               | 96                     | 2,425   | 65               | 67                     | 2,041   |
| 1886.....                  | 65               | 67                     | 2,041   |                  |                        |         |
| Augmentation en 1887.....  | 25               | 29                     | 384     |                  |                        |         |

## ÉCOLES CATHOLIQUES.

| INSPECTION.               | 1887.               |                                |         | 1886.               |                                |         |
|---------------------------|---------------------|--------------------------------|---------|---------------------|--------------------------------|---------|
|                           | Ecoles<br>ouvertes. | Institu-<br>teurs<br>employés. | Elèves. | Ecoles<br>ouvertes. | Institu-<br>teurs<br>employés. | Elèves. |
| Edmonton.....             | 5                   | 8                              | 185     | 5                   | 8                              | 206     |
| Prince-Albert.....        | 8                   | 11                             | 230     | 3                   | 3                              | 62      |
| Calgary.....              | 1                   | 3                              | 106     | 1                   | 3                              | 106     |
| Battleford.....           | 1                   | 1                              | 65      | 1                   | 1                              | 60      |
| Assiniboia.....           | 6                   | 6                              | 133     | 2                   | 2                              | 78      |
|                           | 21                  | 29                             | 719     | 12                  | 17                             | 512     |
| 1886.....                 | 12                  | 17                             | 512     |                     |                                |         |
| Augmentation en 1887..... | 9                   | 12                             | 207     |                     |                                |         |

La lecture de ce sommaire fera voir qu'il y a eu depuis cette date, l'année dernière, une augmentation de 25 écoles, 29 instituteurs et 384 élèves, dans les districts sous le contrôle de la section protestante du conseil de l'instruction publique, et de 9 écoles, 12 instituteurs et 207 élèves, dans les districts sous le contrôle de la section catholique, soit une augmentation totale de 34 écoles, 41 instituteurs et 591 élèves.

Quiconque s'intéresse à la question de l'éducation dans les territoires doit se sentir encouragé de ces progrès très satisfaisants, qui, j'en ai la ferme confiance, le seront encore plus lorsqu'on aura reçu tous les rapports concernant la présente année scolaire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAMES BROWN,

Secrétaire du conseil de l'instruction publique.

ANNEXE A.—Rapport sur les écoles pour le terme d'été, expiré le 31 octobre 1886.

| Nom de l'école.        | No. | Instituteur.  | Certificat de l'instituteur. | École fermée le | No. de frs. pend. lesqrs. l'école est restée ouverte. | No. d'élèves qui ont fréquenté l'école pendant 100 jours. | Visa de l'inspecteur sur le certificat de l'instituteur. | Subvention par tête à \$2. | Proportion de la subvention basée sur le rapport de l'inspecteur. | Subvention basée sur le rapport de l'inspecteur. | Total de la subvention par tête et de la sub. basée sur le rap. de l'inspecteur. |
|------------------------|-----|---|------------------------------|-----------------|---|---|--|----------------------------|---|--|--|
|                        |     |   |                              |                 |   |   |  | \$ cts                     | \$ cts  | \$ cts   | \$ cts   |
| Moose-Jaw.....         | 1   | J. N. McDonald.....                                 | 2e                           | 31 oct.....     | 106   | 6   | Excellent.....   | 12 00                      | 2 00  | 12 00  | 24 00  |
| Qu'Appelle.....        | 2   | J. W. Peters.....                                   | 2e                           | 31 oct.....     | 127½  | 20  | Excellent.....   | 40 00                      | 2 00  | 40 00  | 80 00  |
| Prince-Albert.....     | 3   | J. F. A. Stull.....                                 | 1re                          | 31 oct.....     | 111   | 15  | Très bon.....  | 30 00                      | 1 75  | 28 25  | 56 25  |
| .....                  | 4   | J. D. McCannell et.....                             | 2e                           | 31 oct.....     | 119   | 17  | Excellent.....   | 32 00                      | 2 00  | 32 00  | 123 50   |
| Régina.....            | 5   | son aide.....                                       | prov.                        | 31 oct.....     | 116½  | 16  | Bon.....   | 31 00                      | 1 50  | 25 50  | 6 00   |
| Broadview.....         | 6   | M. de Painter.....                                  | 3e                           | 30 sept.....    | 105   | 10  | Pas de certificat.....                                   | 6 00                       | 2 00  | 20 00  | 40 00  |
| Kealis.....            | 7   | M. de Douglas.....                                  | prov.                        | 31 oct.....     | 113   | 3   | Bon.....   | 6 00                       | 1 50  | 4 50   | 10 50  |
| Edmonton.....          | 8   | W. H. Carson.....                                   | prov. 3e                     | 31 oct.....     | 132   | 27  | Très bon.....  | 54 00                      | 1 75  | 47 25  | 101 25   |
| Saint-André.....       | 9   | W. Gerrold.....                                     | prov. 3e                     | 31 oct.....     | 119   | 3   | Bon.....   | 14 00                      | 1 50  | 10 50  | 24 50  |
| Colleton.....          | 10  | V. R. C. Hutcheson.....                             | prov. 3e                     | 29 oct.....     | 133½  | 3   | Très bon.....  | 6 00                       | 1 75  | 5 25   | 11 25  |
| Prince-Albert-Est..... | 11  | M. de Hutcheson.....                                | 3e                           | 31 oct.....     | 126   | 5   | Très passable.....                                       | 10 00                      | 1 25  | 6 25   | 16 25  |
| Wapella.....           | 12  | T. Deckie.....                                      | 2e                           | 31 oct.....     | 131½  | 8   | Bon.....   | 16 00                      | 1 50  | 12 00  | 28 00  |
| Moosemin.....          | 13  | 45 élèves, l'école n'ouvre que le 1er jour du terme | 3e                           | 31 oct.....     | 120   | 6   | Très passable.....                                       | 12 00                      | 1 25  | 7 50   | 19 50  |
| Saskatoon.....         | 14  | J. W. McPhail.....                                  | 3e                           | 31 oct.....     | 136   | 6   | Passable.....  | 12 00                      | 1 00  | 6 00   | 18 00  |
| Little Pipestone.....  | 15  | Fermée.....   | Prov.                        | 31 oct.....     | 119   | 23  | Très bon.....  | 14 00                      | 1 75  | 12 25  | 26 25  |
| Montgomery.....        | 16  | H. Newmarth.....                                    | 2e                           | 15 oct.....     | 122   | 23  | Bon.....   | 46 00                      | 1 50  | 34 50  | 80 50  |
| Saint-Jean.....        | 17  | H. Rogers.....                                      | Prov.                        | 31 oct.....     | 126   | 28  | Très bon.....  | 56 00                      | 1 75  | 49 00  | 105 00   |
| Red Deer Hill.....     | 18  | M. de McGregor.....                                 | 1re                          | 31 oct.....     | 129   | 15  | Très bon.....  | 20 00                      | 1 25  | 12 50  | 32 50  |
| Sainte-Catherine.....  | 19  | Jos. Boag et son aide.....                          | Prov.                        | 31 oct.....     | 106   | 4   | Très bon.....  | 8 00                       | 1 75  | 7 00   | 15 00  |
| Calgary.....           | 20  | J. C. Gallin.....                                   | Prov.                        | 14 oct.....     | 121   | 10  | Très bon.....  | 20 00                      | 1 75  | 17 50  | 37 50  |
| Park.....              | 21  | M. de Givin.....                                    | 3e                           | 29 oct.....     | 126   | 18  | Très bon.....  | 36 00                      | 1 50  | 27 00  | 63 00  |
| Eden-Grove.....        | 22  | Fermée.....   | 3e                           | 29 oct.....     | 137   | 15  | Très bon.....  | 20 00                      | 1 75  | 26 25  | 56 25  |
| Rocaville.....         | 23  | J. B. Steele.....                                   | 2e                           | 22 oct.....     | 113   | 14  | Très passable.....                                       | 28 00                      | 1 25  | 17 50  | 45 50  |
| Belmont.....           | 24  | M. de Inglis.....                                   | 2e                           | 22 oct.....     | 90  | 7   | Très bon.....  | 14 00                      | 1 75  | 12 25  | 26 25  |
| Sturgeon.....          | 25  | M. de Alexander.....                                | Prov. 3e                     | 31 oct.....     | 137   | 13  | Très bon.....  | 14 00                      | 1 75  | 12 25  | 26 25  |
| Wolsley.....           | 26  | M. de V. E. Burns.....                              | Prov.                        | 31 oct.....     | 108½  | 13  | Passable.....  | 14 00                      | 1 75  | 12 25  | 26 25  |
| Fort Qu'Appelle.....   | 27  | R. McMillan.....                                    | Prov.                        | 31 oct.....     | 137   | 13  | Très bon.....  | 14 00                      | 1 75  | 12 25  | 26 25  |
| Revine Bank.....       | 28  | M. de M. Armstrong.....                             | Prov.                        | 31 oct.....     | 137   | 13  | Très bon.....  | 14 00                      | 1 75  | 12 25  | 26 25  |
| Maple Green.....       | 29  | M. de Cowan.....                                    | 3e                           | 31 oct.....     | 108½  | 13  | Passable.....  | 14 00                      | 1 75  | 12 25  | 26 25  |
| Wascona.....           | 30  | M. de Fee.....                                      | 3e                           | 31 oct.....     | 108½  | 13  | Très bon.....  | 14 00                      | 1 75  | 12 25  | 26 25  |
| Round Plain.....       | 31  | H. A. Ross.....                                     | 3e                           | 19 nov.....     | 108½  | 13  | Très bon.....  | 14 00                      | 1 75  | 12 25  | 26 25  |
| Pepjar Grove.....      | 32  | M. de Moore.....                                    | Prov.                        | 31 oct.....     | 108½  | 13  | Passable.....  | 14 00                      | 1 75  | 12 25  | 26 25  |
| Thistle.....           | 33  | J. F. Middlemiss.....                               | 2e                           | 31 oct.....     | 139   | 15  | Excellent.....   | 30 00                      | 2 00  | 30 00  | 60 00  |
| Summerville.....       | 34  | T. D. Acheson.....                                  | 3e                           | 31 oct.....     | 139   | 17  | Excellent.....   | 34 00                      | 2 00  | 34 00  | 68 00  |
| Westfield.....         | 35  | R. G. Fleming.....                                  | Prov.                        | 31 oct.....     | 139   | 17  | Ord. à passable.....                                     | 12 00                      | 1 00  | 6 00   | 18 00  |
| Greenville.....        | 36  | M. de Fotheringham.....                             | Prov.                        | 5 nov.....      | 98  | 6   | Très passable.....                                       | 22 00                      | 1 50  | 16 50  | 38 50  |
| Abbotsford.....        | 37  | A. T. Fotheringham.....                             | 3e                           | 5 nov.....      | 129   | 11  | Bon.....   | 20 00                      | 1 00  | 10 00  | 30 00  |
| Sunnymead.....         | 38  | M. de Huckerby.....                                 | Prov.                        | 31 oct.....     | 130   | 10  | Passable.....  | 4 00                       | 1 50  | 3 00   | 7 00   |
| Mount Pleasant.....    | 39  | M. de Bulyca.....                                   | 3e                           | 31 oct.....     | 130   | 10  | Bon.....   | 30 00                      | 1 50  | 22 50  | 52 50  |
| Bonnycastle.....       | 40  | E. A. Partridge.....                                | 3e                           | 31 oct.....     | 128½  | 15  | Bon.....   | 60 00                      | 1 75  | 52 50  | 112 50   |
| Lindsay.....           | 41  | H. W. Atwater.....                                  | 2e                           | 31 oct.....     | 68  | 30  | Très bon.....  | 26 00                      | 1 00  | 13 00  | 39 00  |
| Kinisteno.....         | 42  | T. M. Marsh.....                                    | Prov.                        | 5 oct.....      | 141½  | 13  | Passable.....  | 12 00                      | 1 00  | 6 00   | 18 00  |
| Hillburn.....          | 43  | M. de Webster.....                                  | Prov.                        | 31 oct.....     | 122   | 6   | Passable.....  | 4 00                       | 1 25  | 2 50   | 6 50   |
| Island Lake.....       | 44  | J. C. Slater.....                                   | 2e                           | 31 oct.....     | 108   | 2   | Très passable.....                                       | 12 00                      | 1 25  | 7 50   | 19 50  |
| Fleming.....           | 45  | J. Young.....                                       | 3e                           | 31 oct.....     | 119   | 6   | Très passable.....                                       | 20 00                      | 1 50  | 15 00  | 35 00  |
| Farfield.....          | 46  | M. de Jeffrey.....                                  | Prov.                        | 5 nov.....      | 120   | 10  | Bon.....   | 4 00                       | 1 25  | 2 50   | 6 50   |
| Macdonald.....         | 47  | M. de Gier.....                                     | Prov.                        | 31 oct.....     | 125   | 2   | Très passable.....                                       | 18 00                      | 1 50  | 13 50  | 31 50  |
| Pheasant Forks.....    | 48  | J. W. Kenyon.....                                   | Prov.                        | 29 oct.....     | 137   | 9   | Bon.....   | 22 00                      | 1 50  | 16 50  | 38 50  |
| Indian Head.....       | 49  | M. de Barnes.....                                   | Prov.                        | 31 oct.....     | 113½  | 17  | Bon.....   | 22 00                      | 1 50  | 16 50  | 38 50  |
| Springbrook.....       | 50  | Fermée.....   | Prov.                        | 5 nov.....      | 114   | 17  | Passable.....  | 14 00                      | 1 00  | 7 00   | 21 00  |
| Lethbridge.....        | 51  | L. B. Latimer.....                                  | Prov.                        | 23 nov.....     | 123   | 12  | Très passable.....                                       | 24 00                      | 1 25  | 16 00  | 40 00  |
| Caron.....             | 52  | M. de Alexander.....                                | Prov.                        | 31 oct.....     | 114   | 6   | Très passable.....                                       | 6 00                       | 1 25  | 3 75   | 9 75   |
| Faulkner.....          | 53  | C. E. Cumming.....                                  | 3e                           | 31 oct.....     | 127   | 6   | Très passable.....                                       | 6 00                       | 1 25  | 3 75   | 9 75   |
| Wide Awake.....        | 54  | M. de Powell.....                                   | Prov.                        | 31 oct.....     | 99  | 3   | Passable.....  | 2 00                       | 1 25  | 1 25   | 3 25   |
| *Meadow Lea.....       | 55  | M. de McNeice.....                                  | Prov.                        | 29 oct.....     | 102   | 1   | Très passable.....                                       | 2 00                       | 1 25  | 1 25   | 3 25   |
| Landsdowne.....        | 56  | T. J. Irwin.....                                    | Prov.                        | 31 oct.....     | 73  | 6   | Très passable.....                                       | 12 00                      | 1 00  | 6 00   | 18 00  |
| Whitefoot.....         | 57  | M. de McEfat.....                                   | Prov.                        | 31 oct.....     | 117   | 6   | Passable.....  | 12 00                      | 1 00  | 6 00   | 18 00  |
| Ivy.....               | 58  | Fermée.....   | Prov.                        | 31 oct.....     | 88½   | 6   | Ord. à passable.....                                     | 6 00                       | 1 25  | 3 75   | 9 75   |
| Spring Coulee.....     | 59  | H. O. Partridge.....                                | Prov.                        | 31 oct.....     | 117   | 6   | Passable.....  | 6 00                       | 1 25  | 3 75   | 9 75   |
| Buffalo Head.....      | 60  | M. de Jeterdon.....                                 | Prov.                        | 31 oct.....     | 84  | 3   | Très passable.....                                       | 2 00                       | 1 25  | 1 25   | 3 25   |
| McLean.....            | 61  | Fermée.....   | Prov.                        | 15 nov.....     | 84  | 3   | Très passable.....                                       | 2 00                       | 1 25  | 1 25   | 3 25   |
| Millington.....        | 62  | M. de Reeve.....                                    | Prov.                        | 31 oct.....     | 84  | 3   | Très passable.....                                       | 2 00                       | 1 25  | 1 25   | 3 25   |
| Pasqua.....            | 63  | A. McKellar.....                                    | Prov.                        | 31 oct.....     | 84  | 3   | Très passable.....                                       | 2 00                       | 1 25  | 1 25   | 3 25   |
| Boggy Creek.....       | 64  | J. Brockfield.....                                  | Prov.                        | 31 oct.....     | 84  | 3   | Très passable.....                                       | 2 00                       | 1 25  | 1 25   | 3 25   |
| Prospect.....          | 65  | N'ouvre que le 1er jour du terme                    | Prov.                        | 31 oct.....     | 84  | 3   | Très passable.....                                       | 2 00                       | 1 25  | 1 25   | 3 25   |
| Tessara.....           | 66  | M. de Boulding.....                                 | Prov.                        | 31 oct.....     | 84  | 3   | Très passable.....                                       | 2 00                       | 1 25  | 1 25   | 3 25   |
| Victoria Plains.....   | 67  | S. B. Jamieson.....                                 | 2e                           | 31 oct.....     | 84  | 3   | Très passable.....                                       | 2 00                       | 1 25  | 1 25   | 3 25   |
| Lake View.....         | 68  | M. de Cowan.....                                    | Prov.                        | 31 oct.....     | 84  | 3   | Très passable.....                                       | 2 00                       | 1 25  | 1 25   | 3 25   |
| Datesboro'.....        | 69  | Fermée.....   | Prov.                        | 31 oct.....     | 84  | 3   | Très passable.....                                       | 2 00                       | 1 25  | 1 25   | 3 25   |
| Golden Plain.....      | 70  | Fermée.....   | Prov.                        | 31 oct.....     | 84  | 3   | Très passable.....                                       | 2 00                       | 1 25  | 1 25   | 3 25   |
| Battleford.....        | 71  | M. de Clink.....                                    | Prov.                        | 31 oct.....     | 84  | 3   | Très passable.....                                       | 2 00                       | 1 25  | 1 25   | 3 25   |
| Red Fox Valley.....    | 72  | Fermée.....   | Prov.                        | 31 oct.....     | 84  | 3   | Très passable.....                                       | 2 00                       | 1 25  | 1 25   | 3 25   |
| Kimbrae.....           | 73  | Fermée.....   | Prov.                        | 31 oct.....     | 84  | 3   | Très passable.....                                       | 2 00                       | 1 25  | 1 25   | 3 25   |
| Derry Grove.....       | 74  | Fermée.....   | Prov.                        | 31 oct.....     | 84  | 3   | Très passable.....                                       | 2 00                       | 1 25  | 1 25   | 3 25   |
| Victoria.....          | 75  | Fermée.....   | Prov.                        | 31 oct.....     | 84  | 3   | Très passable.....                                       | 2 00                       | 1 25  | 1 25   | 3 25   |
| Medicine-Hat.....      | 76  | Vient d'être organisée.                             | Prov.                        | 31 oct.....     | 84  | 3   | Très passable.....                                       | 2 00                       | 1 25  | 1 25   | 3 25   |
| Weed Hills.....        | 77  | Vient d'être organisée.                             | Prov.                        | 31 oct.....     | 84  | 3   | Très passable.....                                       | 2 00                       | 1 25  | 1 25   | 3 25   |

[PARTIE IV]

[PARTIE IV]

| Nom de l'école.     | No. | Instituteur.            | Certificat de l'instituteur. | École fermée le | No. de frs. pend. lesqrs. l'école est restée ouverte. | No. d'élèves qui ont fréquenté l'école pendant 100 jours. | Visa de l'inspecteur sur le certificat de l'instituteur. | Subvention par tête à \$2. | Proportion de la subvention basée sur le rapport de l'inspecteur. | Subvention basée sur le rapport de l'inspecteur. | Total de la subvention par tête et de la sub. basée sur le rap. de l'inspecteur. |
|---------------------|-----|-------------------------|------------------------------|-----------------|---|---|--|----------------------------|---|--|--|
|                     |     |                         |                              |                 |   |   |  | \$ cts                     | \$ cts  | \$ cts   | \$ cts   |
| Summerhill.....     | 34  | T. D. Acheson.....      | 3e                           | 31 oct.....     | 139   | 17  | Excellent.....   | 34 00                      | 2 00  | 34 00  | 68 00  |
| Westfield.....      | 35  | R. G. Fleming.....      | Prov.                        | 31 oct.....     | 139   | 17  | Ord. à passable.....                                     | 12 00                      | 1 00  | 6 00   | 18 00  |
| Greenville.....     | 36  | M. de Fotheringham..... | Prov.                        | 5 nov.....      | 98  | 6   | Très passable.....                                       | 22 00                      | 1 50  | 16 50  | 38 50  |
| Abbotsford.....     | 37  | A. T. Fotheringham..... | 3e                           | 5 nov.....      | 129   | 11  | Bon.....   | 20 00                      | 1 00  | 10 00  | 30 00  |
| Sunnymead.....      | 38  | M. de Huckerby.....     | Prov.                        | 31 oct.....     | 130   | 10  | Passable.....  | 4 00                       | 1 50  | 3 00   | 7 00   |
| Mount Pleasant..... | 39  | M. de Bulyca.....       | 3e                           | 31 oct.....     | 130   | 10  | Bon.....   | 30 00                      | 1 50  | 22 50  | 52 50  |
| Bonnycastle.....    | 40  | E. A. Partridge.....    | 3e                           | 31 oct.....     | 128½  | 15  | Bon.....   | 60 00                      | 1 75  | 52 50  | 112 50   |
| Lindsay.....        | 41  | H. W. Atwater.....      | 2e                           | 31 oct.....     | 68  | 30  | Très bon.....  | 26 00                      | 1 00  | 13 00  | 39 00  |
| Kinisteno.....      | 42  | T. M. Marsh.....        | Prov.                        | 5 oct.....      | 141½  | 13  | Passable.....  | 12 00                      | 1 00  | 6 00   | 18 00  |
| Hillburn.....       | 43  | M. de Webster.....      | Prov.                        | 31 oct.....     | 122   | 6   | Passable.....  | 4 00                       | 1 25  | 2 50   | 6 50   |
| Island Lake.....    | 44  | J. C. Slater.....       | 2e                           | 31 oct.....     | 108   | 2   | Très passable.....                                       | 12 00                      | 1 25  | 7 50   | 19 50  |
| Fleming.....        | 45  | J. Young.....           | 3e                           | 31 oct.....     | 119   | 6   | Très passable.....                                       | 20 00                      | 1 50  | 15 00  | 35 00  |
| Farfield.....       | 46  | M. de Jeffrey.....      | Prov.                        | 5 nov.....      | 120   | 10  | Bon.....   | 4 00                       | 1 25  | 2 50   | 6 50   |
| Macdonald.....      | 47  | M. de Gier.....         | Prov.                        | 31 oct.....     | 125   | 2   | Très passable.....                                       | 18 00                      | 1 50  | 13 50  | 31 50  |
| Pheasant Forks..... | 48  | J. W. Kenyon.....       | Prov.                        | 29 oct.....     | 137   | 9   | Bon.....   | 22 00                      | 1 50  | 16 50  | 38 50  |
| Indian Head.....    | 49  | M. de Barnes.....       | Prov.                        | 31 oct.....     | 113½  | 17  | Bon.....   | 22 00                      | 1 50  | 16 50  | 38 50  |
| Springbrook.....    | 50  | Fermée.....             | Prov.                        | 5 nov.....      | 114   | 17  | Passable.....  | 14 00                      | 1 00  | 7 00   | 21 00  |
| Lethbridge.....     | 51  | L. B. Latimer.....      | Prov.                        | 23 nov.....     | 123   | 12  | Très passable.....                                       | 24 00                      | 1 25  | 16 00  | 40 00  |
| Caron.....          | 52  | M. de Alexander.....    | Prov.                        | 31 oct.....     | 114   | 6   | Très passable.....                                       | 6 00                       | 1 25  | 3 75   | 9 75   |
| Faulkner.....       | 53  | C. E. Cumming.....      | 3e                           | 31 oct.....     | 127   | 6   | Très passable.....                                       | 6 00                       | 1 25  | 3 75   | 9 75   |
| Wide Awake.....     | 54  | M. de Powell.....       | Prov.                        | 31 oct.....     | 99  | 3   | Passable.....  | 2 00                       | 1 25  | 1 25   | 3 25   |
| *Meadow Lea.....    | 55  | M. de McNeice.....      | Prov.                        | 29 oct.....     | 102   | 1   | Très passable.....                                       | 2 00                       | 1 25  | 1 25   | 3 25   |
| Landsdowne.....     | 56  | T. J. Irwin.....        | Prov.                        | 31 oct.....     | 73  | 6   | Très passable.....                                       | 12 00                      | 1 00  | 6 00   | 18 00  |
| Whitefoot.....      | 57  | M. de McEfat.....       | Prov.                        | 31 oct.....     | 117   | 6   | Passable.....  | 12 00                      | 1 00  | 6 00   | 18 00  |
| Ivy.....            | 58  | Fermée.....             | Prov.                        | 31 oct.....     | 88½   | 6   | Ord. à passable.....                                     | 6 00                       | 1 25  | 3 75   | 9 75   |
| Spring Coulee.....  | 59  | H. O. Partridge.....    | Prov.                        | 31 oct.....     | 117   | 6   | Passable.....  | 6 00                       | 1 25  | 3 75   | 9 75   |
| Buffalo Head.....   | 60  | M. de Jeterdon.....     | Prov.                        | 31 oct.....     | 84  | 3   | Très passable.....                                       | 2 00                       | 1 25  | 1 25   | 3 25   |
| McLean.....         | 61  | Fermée.....             | Prov.                        | 15 nov.....     | 84  | 3   | Très passable.....                                       | 2 00                       | 1 25  | 1 25   | 3 25   |
| Millington.....     | 62  | M. de Reeve.....        | Prov.                        | 31 oct.....     | 84  | 3   | Très passable.....                                       | 2 00                       | 1 25  |  |  |

ANNEXE A.—Rapport sur les écoles pour le terme d'été expiré le 31 octobre 1886.—Suite.

ÉCOLES CATHOLIQUES, PUBLIQUES.

| Nom de l'école.               | No. | Instituteur.                  | Certificat de l'instructeur. | École fermée pour le terme. | No. de jrs. pend. lesq's l'école est restée ouv. dur le terme. | No. d'élèves qui ont fréquenté l'école pend. 100 jours. | Visa de l'inspecteur sur le certificat de l'instructeur. | Subvention par tête à \$?. | Proportion de la subv. basée sur le rapport de l'inspect. | Subvention basée sur le rapport de l'inspect. | Total de la subv. par tête et de la subv. basée sur le rapport de l'inspect. |
|-------------------------------|-----|-------------------------------|------------------------------|-----------------------------|--|---|--|----------------------------|---|---|--|
|                               |     |                               |                              |                             |  |   |  | \$ cts.                    | \$ cts.   | \$ cts.                                       | \$ cts.  |
| Bellevue.....                 | 1   | Fernée.....                   | 3e.....                      | .....                       | .....  | .....   | .....  | .....                      | .....   | .....   | .....  |
| Saskatchewan.....             | 2   | Fernée.....                   | 3e.....                      | .....                       | .....  | .....   | .....  | .....                      | .....   | .....   | .....  |
| Saint-Albert.....             | 3   | Sœur Dillon et aide.....      | 1re.....                     | 31 oct.....                 | 101  | 28  | Excellent.....   | 56 00                      | 2 00  | 56 00   | 112 00   |
| Saint-Léon.....               | 4   | H. Blanc.....                 | Prov.....                    | 22 oct.....                 | 112  | 14  | Bon.....   | 28 00                      | 1 50  | 21 00   | 49 00  |
| Cunningham.....               | 5   | J. T. Quevillon et aide.....  | 1re.....                     | 31 oct.....                 | 104  | 20  | Excellent.....   | 40 00                      | 2 00  | 40 00   | 80 00  |
| Ballerose.....                | 6   | A. Arcand.....                | Prov.....                    | 31 oct.....                 | 95   | .....   | Bon.....   | .....                      | .....   | .....   | .....  |
| Saint-François Xavier.....    | 7   | Fernée.....                   | 3e.....                      | .....                       | .....  | .....   | .....  | .....                      | .....   | .....   | .....  |
| Stobart.....                  | 8   | Jules Godard.....             | 3e.....                      | 6 nov.....                  | 138  | 17  | Très bon.....  | 34 00                      | 1 75  | 29 75   | 63 75  |
| Saint-Laurent.....            | 9   | Rév. Fourmond.....            | 1re.....                     | 1 oct.....                  | 120  | 7   | Excellent.....   | 14 00                      | 2 00  | 14 00   | 28 00  |
| Lourdes.....                  | 10  | Octave Régnier.....           | 2e.....                      | 1 oct.....                  | 105  | 6   | Passable.....  | 12 00                      | 1 00  | 6 00  | 18 00  |
| St-Vital de Battleford.....   | 11  | Mlle Dorval.....              | 1re.....                     | .....                       | .....  | .....   | .....  | .....                      | .....   | .....   | .....  |
| Lebreton.....                 | 12  | E. F. Gasinans.....           | 3e.....                      | .....                       | .....  | .....   | .....  | .....                      | .....   | .....   | .....  |
| Taché.....                    | 13  | H. O. Garnot.....             | Prov.....                    | .....                       | .....  | .....   | .....  | .....                      | .....   | .....   | .....  |
| St-Louis de Langevin Est..... | 14  | L. S. Pinaud de la Croix..... | 3e.....                      | .....                       | .....  | .....   | .....  | .....                      | .....   | .....   | .....  |

ÉCOLES CATHOLIQUES, SÉPARÉES.

|                  |   |                         |           |             |     |    |                |            |       |          |            |
|------------------|---|-------------------------|-----------|-------------|-----|----|----------------|------------|-------|----------|------------|
| Lacombe.....     | 1 | Sœur Green et aide..... | Prov..... | 31 oct..... | 120 | 13 | Excellent..... | 26 00      | 2 00  | 26 00    | 52 00      |
| Saint-André..... | 2 | D. Gillies.....         | 1re.....  | 31 oct..... | 115 | 10 | Excellent..... | 20 00      | ..... | 20 00    | 40 00      |
|                  |   |                         |           |             |     |    |                | \$1,230 00 |       | \$993 25 | \$2,223 25 |

\* La moyenne du nombre des enfants à l'école n'est que de 78.127.

## ANNEXE B.

RAPPORT sur les écoles ouvertes pendant le terme d'hiver 1886-1887, 1er nov. au 31 mars.

| Nom de l'école.            | Nombre. | Nombre d'élèves inscrits sur le registre. | Nombre de jours que l'école a été ouverte. | Assiduité moyenne quotidienne. | Nombre d'élèves qui ont fréquenté l'école 50 jours. | Subvention basée sur l'assiduité à \$1.50 par élève. |       | Assid. moy. relative au nombre sur le registre. | Observations. |
|----------------------------|---------|---|--|--------------------------------|---|--|-------|---|---------------|
|                            |         |   |  |                                |   | \$   | cts.  |   |               |
| 1. Moose Jaw.....          | 1       | 106                                       | 102  | 71½                            | 82  | 123 00   | 67    |   |               |
| 2. Qu'Appelle.....         | 2       | 87  | 94½  | 53                             | 51  | 76 50  | 60    |   |               |
| 3. Prince-Albert.....      | 3       | 64  | 95½  | 47                             | 51  | 76 50  | 74    |   |               |
| 4. Regina.....             | 4       | 175                                       | 94½  | 111                            | 115   | 172 50   | 63    |   |               |
| 5. Broadview.....          | 5       | 29  | 88½  | 21·6                           | 18  | 27 00  | 74    |   |               |
| 6. Kenlis.....             | 6       | 21  | 93   | 10                             | 9   | 13 50  | 48    |   |               |
| 7. Edmonton.....           | 7       | 61  | 92½  | 39                             | 43  | 64 50  | 64    |   |               |
| 8. Saint-André.....        | 8       | 45  | 99   | 29½                            | 31  | 46 50  | 65    |   |               |
| 9. Colleston.....          | 9       | 16  | 97   | 9                              | 11  | 16 50  | 56    |   |               |
| 10. Prince-Albert-Est..... | 10      | 37  | 91   | 21·2                           | 17  | 25 50  | 57    |   |               |
| 11. Wapella.....           | 11      | 29  | 87½  | 19½                            | 21  | 31 50  | 67    |   |               |
| 12. Moosomin.....          | 12      | 67  | 93   | 40·9                           | 34  | 51 00  | 61    |   |               |
| 13. Saskatoon.....         | 13      | 51  | 99   | 29                             | 31  | 46 50  | 57    |   |               |
| 14. Little Pipestone.....  | 14      | 25  | 93   | 10                             | 9   | 13 50  | 40    |   |               |
| 15. Saint-Jean.....        | 15      | 15  | 96   | 3·5                            | 2   | .....  | 23    | Moyenne au-dessous de 8.                        |               |
| 16. Sainte-Catherines..... | 18      | 31  | 95   | 22·5                           | 22  | 33 00  | 73    |   |               |
| 17. Calgary.....           | 19      | 104                                       | 87½  | 63·5                           | 55  | 82 50  | 61    |   |               |
| 18. Park.....              | 20      | 19  | 91   | 9·7                            | 10  | 15 00  | 51    |   |               |
| 19. Eden Grove.....        | 21      | .....                                     | .....                                      | .....                          | .....   | .....  | ..... | Fermée le 14 oct.                               |               |
| 20. Belmont.....           | 23      | 30  | 90   | 16·5                           | 14  | 21 00  | 55    |   |               |
| 21. Wolseley.....          | 25      | 36  | 98   | 25                             | 29  | 43 50  | 70    |   |               |
| 22. For-Qu'Appelle.....    | 26      | 26  | 95   | 12·6                           | 9   | 13 50  | 49    |   |               |
| 23. Revine Bank.....       | 27      | 16  | 83   | 6·6                            | 7   | .....  | 41    | Moyenne au-dessous de 8.                        |               |
| 24. Maple Green.....       | 28      | 25  | 87½  | 19                             | 17  | 25 50  | 76    |   |               |
| 25. Thistle.....           | 32      | .....                                     | .....                                      | .....                          | .....   | .....  | ..... | Fermée le 23 déc.                               |               |
| 26. Summerberry.....       | 33      | .....                                     | .....                                      | .....                          | .....   | .....  | ..... | do  |               |
| 27. Sunnymead.....         | 38      | 20  | 95   | 10½                            | 9   | 13 50  | 51    |   |               |
| 28. Bonnycastle.....       | 40      | 31  | 87½  | 13·7                           | 12  | 18 00  | 44    |   |               |
| 29. Lindsay.....           | 41      | 34  | 94½  | 24·2                           | 25  | 37 50  | 71    |   |               |
| 30. Island Lake.....       | 44      | 19  | 85   | 5·5                            | 3   | .....  | 29    | Mo. au-des. de 8.                               |               |
| 31. Fleming.....           | 45      | 19  | 86   | 7                              | 6   | .....  | 37    | do  |               |
| 32. Macleod.....           | 47      | .....                                     | .....                                      | .....                          | .....   | .....  | ..... | N'ouv. que 15jrs.                               |               |
| 33. Indian Head.....       | 49      | 42  | 6  | 22                             | 27  | 40 50  | 52    |   |               |
| 34. Lethbridge.....        | 51      | 59  | 81½  | 33·4                           | 27  | 40 50  | 57    |   |               |
| 35. Wide Awake.....        | 54      | .....                                     | .....                                      | .....                          | .....   | .....  | ..... | Fermée le 4 nov.                                |               |
| 36. Whitewood.....         | 57      | 28  | 99   | 15·6                           | 16  | 24 00  | 56    |   |               |
| 37. Spring Coulee.....     | 59      | 11  | 91   | 5·7                            | 6   | .....  | 52    | Moyenne au-dessous de 8.                        |               |
| 38. Battleford.....        | 71      | 33  | 102  | 12                             | 11  | 16 50  | 36    |   |               |
| 39. Victoria.....          | 75      | 30  | 65   | 18                             | 13  | 19 50  | 60    |   |               |
| 40. Medicine Hat.....      | 76      | 84  | 86   | 50·2                           | 56  | 84 00  | 60    |   |               |
| 36 écoles ouvertes.....    |         | 1,525                                     |  | 908·3                          | 899   | 1,312 50   |       |   |               |

RAPPORT SUR les écoles catholiques ouvertes pendant le terme d'hiver, 1886-1887,  
1er nov. au 31 mars.

| Nom de l'école.               | Numéro. | Nombre d'élèves inscrits sur le registre. | Nombre de jours que l'école a été ouverte | Assiduité moyenne quotidienne. | Nombre d'élèves qui ont fréquenté l'école 60 jours | Subvention basée sur l'assiduité à \$1.50 par élève. |      | Assid. moy. relative au nombre sur le registre. | Observations. |
|-------------------------------|---------|---|---|--------------------------------|--|--|------|---|---------------|
|                               |         |   |   |                                |  | \$   | cts. |   |               |
| 1. Saint-Albert.....          | 3       | 72  | 97  | 53                             | 52   | 78 00  |      | 74  |               |
| 2. Saint-Léon.....            | 4       | 21  | 94  | 16                             | 17   | 25 50  |      | 76  |               |
| 3. Cunningham.....            | 5       | 56  | 100                                       | 45.7                           | 50   | 75 00  |      | 82  |               |
| 4. Bellerose.....             | 6       | 16  | 99  | 10.7                           | 12   | 18 00  |      | 67  |               |
| 5. Stobart.....               | 8       | 21  | 99  | 13                             | 13   | 19 50  |      | 62  |               |
| 6. Saint-Laurent.....         | 9       | 26  | 103                                       | 18                             | 18   | 27 00  |      | 70  |               |
| 7. Lourdes.....               | 10      | 15  | 93  | 10.6                           | 11   | 16 50  |      | 71  |               |
| 8. Saint-Vital.....           | 11      | 57  | 93  | 31                             | 30   | 45 00  |      | 54  |               |
| 9. Lebret.....                | 12      | 25  | 90  | 12                             | 12   | 18 00  |      | 48  |               |
| 10. Taché.....                | 13      | 26  | 99  | 15                             | 18   | 27 00  |      | 58  |               |
| 11. St-Louis de Langevin Est. | 14      | 25  | 104                                       | 21                             | 22   | 33 00  |      | 84  |               |

## ÉCOLES CATHOLIQUES SÉPARÉES.

|                                      |   |     |    |       |       |          |  |    |   |
|--------------------------------------|---|-----|----|-------|-------|----------|--|----|---|
| 12. Lacombe.....                     | 1 | 95  | 88 | 64    | 66    | 99 00    |  | 67 |   |
| 13. Saint-André.....                 | 2 | 21  | 53 | 14.2  | 3     | 4 50     |  | 68 |   |
|                                      |   | 476 |    | 324.2 | 324   | 486 00   |  |    |   |
| Total pour les écoles publiques..... |   |     |    |       | 899   | 1,312 50 |  |    |   |
| <b>Totaux.....</b>                   |   |     |    |       | 1,223 | 1,798 50 |  |    |   |
| <b>MOINS.....</b>                    |   |     |    |       | 24    |          |  |    |   |
|                                      |   |     |    |       | 1,199 |          |  |    | Dans les écoles où l'assiduité moyenne a été au-dessous de 8. |

1,199 élèves @ \$1.50 = \$1,798.50.

58.95 pour 100 des enfants qui ont fréquenté les écoles protestantes ont obtenu une subvention.

68.06 pour 100 des enfants qui ont fréquenté les écoles protestantes ont obtenu une subvention.

Assiduité moyenne, écoles protestantes 59.55 p. c. des élèves inscrits sur le registre.  
do do catholiques 68.06 do do



## ANNEXE C.

QUESTIONS POSÉES A L'EXAMEN DES INSTITUTEURS TENU AU  
MOIS DE JANVIER 1887.

## SECTION PROTESTANTE.

## Classe II.

*Littérature et composition anglaise.*

1. Qu'entend-on par littérature anglaise ?
2. Quels sont les deux plus grands anciens poèmes qui soient restés jusqu'à nos jours ? Donnez un court résumé de chacun d'eux.
3. Dites ce que vous savez des sujets qui suivent :
  1. *Canterbury tales.*
  2. *Chevy Chase.*
  3. *The Visions of Piers the Plowman.*
4. Ecrivez un court résumé de *Lady of the Lake*, de Scott.
5. Ecrivez quelques notes sur ce qui suit, en en donnant le contexte quand vous le pourrez.
  1. "*She sang, and still a harp unseen  
Filled up the symphony between.*"
  2. "*Rather will Ellen Douglas dwell  
A votaress in Maronan's cell ;*"
  3. "*While clamorous war-pipes yelled the gathering sound,  
And while the Fiery Cross glanced, like a meteor, round.*"
  4. "*To Douglas gave a golden ring,  
While coldly glanced his eye of blue  
As frozen drop of winter dew.*"
6. Ecrivez une courte amplification sur un des sujets suivants :
  1. L'hiver du Nord-Ouest.
  2. L'été du Nord-Ouest.

*Classe II.—Physiologie et hygiène.*

1. Pourquoi les êtres humains et les bêtes meurent-ils s'ils sont renfermés dans une pièce où l'air ne peut se renouveler ?
2. Si une pièce était remplie de vapeur, comment l'en feriez-vous sortir ?
3. Combien de choses différentes, environ, notre sang contient-il ? Quel est le nom du seul aliment qui contient les substances nécessaires pour nourrir le sang ?
4. Comme le sang ne peut traverser les tissus ou les parois d'une artère ou d'une veine, comment en sort-il pour nourrir les quarante organes ?
5. Dites tout ce que vous savez sur la manière dont un dîner composé d'aliments solides—bœuf et pommes de terre—se digère et se tourne en bon sang ?
6. Comment extrairiez vous tout le jus de la viande, et comment feriez-vous le bouillon de bœuf le plus fort et le plus digestible.
7. Qu'est-ce qu'une matière organique ?
8. Pourquoi est-ce nécessaire de nettoyer une casserole à l'extérieur comme à l'intérieur ?

*Classe II.—Arithmétique.*

1. Définissez H. C. F. et L. C. M.  
A. B. C. et D. se rencontrèrent tous à une certaine maison le 1er janvier 1886. A a l'habitude de venir au même endroit tous les 3 jours, B tous les 5 jours, C tous les 10 jours et D tous les 13 jours. Quand se rencontreront-ils de nouveau ?
2. Simplifiez  $\frac{6\frac{3}{4} - 1\frac{1}{4}}{2\frac{1}{8} + 1\frac{3}{4}}$  et  $(\frac{5}{7} \text{ de } \frac{6}{13}) \div \frac{2\frac{5}{7}}{3\frac{1}{4}}$
3. Partagez \$999 entre A., B. and C., de manière à ce que A. puisse avoir \$15. plus que B., et B. \$15 plus que C.

4. Divisez 0269 par 281 ; 269 par 0281 ; et 2 69 par 00281.
5. Réduisez en fractions ordinaires, à leurs plus simples expressions,  $2427$  ;  $2325$ .
6. Trouvez la racine carrée de 4415·5625, et la racine cube de 970299.
7. Un travail peut être exécuté par A. et B. en trois jours ; par A. et C. en 5 jours ; par B. et C. en 7 jours. Dites en combien de temps ce travail serait exécuté si tous travaillaient ensemble.
8. Du blé est acheté à 39s. et à 48s. le quart de tonneau ; dans quelle proportion doivent-ils être mêlés de manière à gagner 25 pour 100 en vendant le mélange à 57s. 6d. le quart de tonneau.

*Classe II.—Géographie*

1. Expliquez les expressions suivantes :  
Equateur, hémisphère, parallèle de latitude, premier méridien et écliptique.
2. De quoi dépendent la pluie, les sources minérales, les sources d'eau chaude et le climat ?
3. Donnez les noms des principales montagnes d'Asie et d'Amérique.
4. Quels sont les caps entre Osborne et Cod, sur la côte orientale de l'Amérique du Nord ?
5. Donnez les noms des capitales des pays suivants, et indiquez leurs principaux produits :  
La Vénézuéla, l'Equateur, la Guyane, le Brésil, le Pérou, Terre-Neuve, la Chine, le Beloutchistan, l'Inde Anglaise, le Wurtemberg, la Hongrie, la Roumanie, le Monté-négro et la Bulgarie.
6. Quelles sont les principales îles comprises sous le nom de Polynésie ?
7. Quels sont les traits caractéristiques des habitants du pays du Caucase, de la Mongolie, de l'Éthiopie et de la Malaisie, et quelle est la position respective de ces pays sur la surface du globe ?
8. Quels sont les quatre grands systèmes de fleuves et quels sont leurs noms ?

*Classe II.—Euclide.*

1. Donnez la définition d'un cercle, d'un rhombe, d'un rhomboïde et d'un parallélogramme.
2. Si deux angles d'un triangle sont égaux l'un à l'autre ; les côtés qui soutiennent ou qui sont vis-à-vis les angles égaux, seront aussi égaux l'un à l'autre.
3. Si un côté d'un triangle est prolongé, l'angle extérieur est égal aux deux angles intérieurs et aux angles opposés, et les trois angles intérieurs de chaque triangle sont collectivement égaux aux deux angles droits.
4. Si le carré décrit sur un des côtés d'un triangle est égal aux carrés décrits sur ses deux autres côtés, l'angle formé par ces deux côtés est un angle droit.
5. Si une ligne droite est divisée en deux parties, le carré de toute ligne est égal au carré sur les deux parties, avec deux fois le rectangle formé par les parties.
6. Décrire un carré qui sera égal à une figure reclinée donnée.
7. Une ligne traversant l'angle formé par les deux côtés égaux d'un triangle isocèle, traverse le troisième côté à angles droits.
8. Étant donnée la base d'un triangle, l'étendue et la ligne qui traverse la base, établissez le triangle.

*Classe II.—Grammaire Anglaise.*

1. Qu'est-ce que l'inflection ? À quelles parties du discours donne-t-on ces inflexions qui leur appartiennent, et pourquoi ?
2. Des noms au pluriel sont employés au singulier, et d'autres ne sont employés qu'au pluriel. Donnez autant d'exemples de chaque que vous pourrez.
3. Donnez les neuf premiers temps, donnant un exemple de chaque, à l'actif en conjuguant *to write*, et au passif en conjuguant *to teach*.
4. Établissez la distinction entre la conjugaison forte et la conjugaison faible, et donnez six exemples de chaque avec leurs temps passés et leurs participes passés.

5. Classez les adverbess suivants :

*Then, within, twice, almost, nay et consequently.*

6. Donnez les noms avec les terminaisons indicatives de,

1. Personnes ; 2, abstractions ; 3, instrument.

On devra donner plusieurs exemples de chaque.

7. Qu'est-ce qui peut constituer le sujet d'une phrase ?

8. Analysez les phrases suivantes :—

1. *Nine times the space that measures day and night*

*To mortal men, he fell.*

2. *To me the meanest flower that blows can give*

*Thoughts that do often lie too deep for tears.*

4. *Their ashes flew,*

*No marble tells us whither.*

*Classe II.—Algèbre.*

1. Simplifier :—

$$(a) \frac{(a+b)(a+c) - (b+d)(d+c)}{a-d}$$

$$(b) 1+x^4+x^8 \div +1x+x^2$$

2. Réduire en facteurs :—

$$x^4+x^3+x^2+x+1$$

3. Résoudre :—

$$\frac{8x+5}{14} + \frac{7x-3}{6x+2} = \frac{4x+6}{7}$$

4. Divisez 80 en deux parties de manière que la différence entre la plus grande et 90 soit égale à deux fois la différence de la plus faible et 100.

5. Un prix de \$1,000 a été partagé entre A et B de manière que leurs parts fussent en la proportion de 5 à 6. Quelle a été la proportion de chacun ?

6. Résoudre :—

$$7x-3y=30.$$

$$9y-5z=34.$$

$$x+y+z=33.$$

7. Résoudre :—

$$\frac{x+1}{x-1} - \frac{x-2}{x+2} = \frac{9}{5}$$

8. La différence de deux chiffres est 4 et la différence de leurs cubes est 604. Quels sont leurs chiffres ?

*Classe II.—Histoire.*

1. Quels généraux romains ont visité la Bretagne ?

2. Quels royaumes a fondés l'heptarchie saxonne ?

3. Dites ce que vous savez sur :

La "Chambre Etoilée," *Pride's Purge*, l'Acte septennal et la loi sur le timbre.

4. Dans quelles circonstances les Anglais s'établirent-ils d'abord aux Indes ?

5. Nommer et donner les dates—des différents actes du parlement britannique à l'égard du gouvernement du Canada.

6. Quelles difficultés ont été réglées par le traité de Washington ?

7. Faites un historique abrégé du projet du chemin de fer Canadien du Pacifique ; quand ce projet a été proposé—dans quel but—la législation à son sujet—et les progrès accomplis.

8. Quels événements, dans l'histoire du Canada, sont arrivés en 1791, 1763, 1867, 1837, 1858, 1755 et 1842 ?

*Classe III.—Géographie.*

1. La surface de la terre est divisée en cinq zones. Donnez-en les noms et les latitudes.
2. Sous quels noms différents les vents périodiques sont-ils connus dans les différentes parties du monde ?
3. L'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud peuvent être divisées en quatre grands versants, celui du nord, de l'est, du sud et de l'ouest. Par quelles grands fleuves sont-ils respectivement arrosés, et dans quels océans versent-ils leurs eaux ?
4. Nommez les provinces et les territoires du Canada, avec leurs capitales.
5. Dans quels pays les villes suivantes sont-elles situées :  
Aurora, Seaforth, Picton, Brockville, Cornwall, Ottawa, Hull, Sherbrooke et Trois-Rivières ?
6. Quels sont les fleuves qui se versent dans la mer du Nord ou mer Germanique ?
7. Quelles sont les capitales des pays qui suivent :  
Danemark, la Suède, la Norvège, l'Espagne, le Portugal, en donnant les noms des rivières ou autre chose sur lesquelles elles sont situées ?
8. Donnez une liste des colonies et des possessions étrangères de l'Angleterre.

*Classe III.—Histoire.*

1. Donnez un résumé du gouvernement du Canada.
2. Ecrivez une courte relation de la prise de Québec par le général Wolfe.
3. Dites ce que vous savez des "loyalistes de l'Empire-uni," et les circonstances qui ont accompagné leur établissement en Canada.
4. Comment les traités suivants affectent-ils le Canada : celui d'Utrecht, de Paris, d'Ashburton, le traité de réciprocité et le traité de Washington ?
5. Faites un résumé du système féodal.
6. Dites dans quelles circonstances la Grande Charte a été accordée, et citez quelques-unes de ses dispositions.
7. Faites un résumé historique sur les personnages qui suivent : Marlborough, Pitt et Wellington.

*Classe III.—Grammaire Anglaise.*

1. A quelle lignée de la race teutonne appartient la langue anglaise ? Quand et dans quelles circonstances furent introduits dans le langage des mots d'origine latine et grecque ?
2. Donnez six noms qui ont double pluriel, et la différente signification de chaque cas.
3. Donnez autant d'exemples que vous pouvez d'adjectifs dissyllabes qui prennent des terminaisons de comparaison.
4. Donnez le temps passé et le participe parfait des verbes suivants :  
*Lie, tread, spin, climb, let, sit, wend, rive, strew et lay.*
5. Classez les pronoms suivants :  
*He, who, what, aught, any, every, each, neither et yours.*
6. Faites l'analyse de ce qui suit :  
"Buffon used to say, 'Genius is patience :'  
"Genius is common sense intensified," is another definition.
7. Analysez grammaticalement ce qui suit :  
*How do you do :*
8. Mettez en prose anglaise les vers suivants ;  
*How sleep the brave who sunk to rest,  
By all their country's wishes blest !  
When Spring, with dewy fingers cold,  
Returns to deck their hallowed mould,  
She there shall dress a sweeter sod,  
Than Fancy's feet have ever trod.*

## Classe III.—Arithmétique.

1. Comment une multiplication peut-elle être faite par une addition, et une division par une soustraction? Combien de fois 365 peut-il être soustrait de 1,000,000, et quel est le reste?

2. Trouvez le H. C. F. de 492, 1476, 1763, et le L. C. M. de 15, 26, 39, 65, 180.

3. Simplifiez.

$$(a) \left(\frac{1}{3} + \frac{1}{4}\right) \frac{20\frac{1}{4}}{3\frac{3}{4} + 2\frac{1}{4}} \quad (b) \frac{4 - \frac{5}{8}}{4} + \frac{6 - \frac{3}{8}}{2} \times \frac{1}{\frac{1}{2} - \frac{2}{3}}$$

$$\frac{7}{4} \quad \frac{5}{2} \quad \frac{1}{13}$$

$$\frac{7 - \frac{1}{4}}{4} + \frac{4 - \frac{2}{8}}{2} \quad 19 - \frac{1}{\frac{1}{2} - \frac{1}{3}}$$

4. Il y avait trois petits garçons, A., B., C. A avait 5 cents, B avait deux pains, et C trois. Les pains furent également partagés entre A., B., et C. A. payant à B. et C. proportionnellement à la quantité reçue de chacun. Combien A. a-t-il payé à B. et à C., respectivement?

5. Le revenu de B. après avoir payé 10 cents dans la piastre pour la taxe imposée sur le revenu, est de \$5,000. Quel était son revenu primitif?

6. Quel est le meilleur placement, 75 à 5 pour 100, ou 85 à 6 pour 100?

7. Quelle est la différence entre l'escompte véritable et l'escompte du commerce? Quelle est la différence entre l'escompte véritable et l'escompte du commerce sur un billet de \$500 escompté à trois mois à raison de 6 pour 100 par année?

8. A. possède \$5,000 placées à 5 pour 100 de stock à 105. Il vend et place ses fonds à 7 pour 100 de stock à 135. Quelle perte ou quel gain éprouve son revenu?

## SECTION, CATHOLIQUE.

## Classe II.—Composition (anglaise).

1. Corrigez les phrases suivantes et dites pourquoi elles sont défectueuses :

*Say to him, if he is in the wrong, he should retrace his steps.*

*When the morning came, and their breakfast was over, to their surprise, the carriage stood before the door.*

*Any one whom he considered in all things subject to his absolute command.*

2. Ponctuez :—

*Our last king*

*Whose image even but now appeared to us*

*Was as you know by Fortinbras of Norway*

*Thereto prick'd on by a most emulate pride*

*Dar'd to the combat in which our valiant Hamlet*

*For so this side of our known world esteemed him*

*Did slay this Fortinbras.*

3. Paraphasez la seconde question.

4. Écrivez une lettre à votre bienfaiteur.

5. Qu'entend-on par pureté de diction?

6. Établissez la distinction entre la formule directe et la forme indirecte du discours.

## Classe II.—Arithmétique.

1. Quel est l'escompte et la valeur présente d'un billet de \$584, fait le 8 janvier à 11 mois, escompté à la banque le 10 mai, à 5 pour 100?

2. Si l'intérêt de \$120 est de \$5.84 en 126 jours, quel sera l'intérêt pour une année?

3. Simplifiez les fractions suivantes :

$$\left\{ \frac{4\frac{1}{2} + 5\frac{3}{4}}{5\frac{7}{8} - 2\frac{1}{4}} \right\} \times \left\{ 2 - \frac{\left(\frac{1}{2} + \frac{1}{3}\right) + \left(\frac{1}{4} + \frac{1}{5}\right) - \left(\frac{1}{2} - \frac{1}{3}\right) \times \left(\frac{1}{4} - \frac{1}{5}\right)}{5\frac{1}{8}} \right\}$$

4. A peut exécuter un ouvrage en 5 jours, B en 7, et C en 8 jours. Combien faudra-t-il de temps pour l'exécuter s'ils travaillent ensemble ?

5. Que coûtera le plâtrage d'une pièce de 15 pieds de longueur, de 18½ pieds de largeur et de 9½ pieds de hauteur, à 18 cents la verge ?

6. Prenez la racine carrée de 10816,505521.

7. Donnez la définition de raison arithmétique et proportion. Faites les problèmes suivants par proportion. Quels sont la valeur et l'escompte présents de \$25.44 à 6 pour 100, payable dans un an ?

8. Un champ d'une forme triangulaire, dont la base est de 530.40 verges, et l'élévation de 248.50 verges, a été vendu à raison de \$28.75 les 100 verges carrées. Combien a-t-il coûté ?

9. Un cultivateur a vendu  $\frac{2}{3}$  de sa propriété, et il en a vendu ensuite  $\frac{2}{7}$ ; et il a évalué le reste à \$7,238.01. Quelle était la valeur de la propriété ?

*Classe II.—Examen et littérature (anglaises).*

1. "That" est quelques fois un pronom relatif, quelques fois un adjectif, et quelques fois une conjonction. Donnez-en des exemples dans une phrase.

2. Nommez toutes les propriétés des verbes et dites ce que chacun distingue.

3. Dites ce que c'est qu'un membre de phrase et énumérez ceux qui surviennent le plus souvent, en faisant voir leurs fonctions respectives dans une phrase.

4. Combien d'espèces de temps indiquent l'indicatif parfait ? Nommez-les.

5. Faites l'analyse complète de la phrase suivante et particulièrement des mots entre guillemets.

"Xerxes," upon "whom fortune" had lavished all her favors, proposed a reward to the "inventor" of a new "pleasure."

6. Donnez une définition de "métaphore," et mentionnez quand il y a faute dans l'emploi qu'on en fait. Faites voir où la phrase suivante est defectueuse. *Sailing on the sea of life, we are often in danger from temptations around us.*

7. Faites un résumé de la carrière littéraire de Milton, et une analyse du *Paradis Perdu*.

8. Ecrivez un résumé de la vie d'Edmond Spencer et donnez un sommaire de la *Faerie Queen*.

9. Indiquez les traits caractéristiques des *Knight's Tales*, et nommez leur auteur.

*Classe II.—Algèbre.*

1. Divisez  $24a^2b - 12a^3cb^2 - 6ab$ , par  $-6ab$ .

2. Donnez les définitions des expressions suivantes :

Coëfficient, exposant, polynôme.

3. Faites l'équation suivante de fractions :

$$\frac{x}{4} - \frac{x}{6} + \frac{x}{8} + \frac{x}{9} = 12$$

4. Qu'est-ce que l'élimination ?

Dites quelles sont les principaux modes d'élimination.

5. Trouvez par les règles d'élimination la valeur de  $x$  et de  $y$  dans les équations suivantes :

$$\left\{ \begin{array}{l} \frac{1}{2}x + \frac{1}{3}y = 6 \\ \frac{1}{3}x + \frac{1}{2}y = 6\frac{1}{2} \end{array} \right\} \quad \left\{ \begin{array}{l} 5x - y = 13 \\ 8x + 2y = 29 \end{array} \right\} \quad \left\{ \begin{array}{l} \frac{y}{10} - \frac{x}{4} + \frac{2^2}{8} = 0 \\ 3y - x = 6 \end{array} \right\}$$

6. Un père dit à son fils : " Il y a vingt ans mon âge était quatre fois le tien ; maintenant il est précisément le double." Quels étaient leur âge ?

7. Deux commis, A. et B., ont des appointements qui, réunis sont égaux à \$900.00. A. dépense  $\frac{1}{10}$  par année de ce qu'il reçoit, et B. ajoute autant à son avoir que A. dépense. A la fin de l'année ils ont des sommes égales. Quel était le traitement de chacun.

8. Quel est le cube de  $3x - 6y$  ?

*Classe II.—Histoire d'Angleterre et du Canada.*

1. Ecrivez un court récit des premières années de Thomas Becket ; sa querelle avec le roi ; les principaux articles de la constitution de Clarendon.
2. Nommez les articles de la Grande Charte.
3. Faites une description de l'Angleterre au 13e siècle au point de vue de la religion,  
l'industrie,  
des mœurs,  
des coutumes,  
du savoir.
4. Quelles étaient les sources du revenu du roi sous le système féodal ?  
Qu'est-ce qu'était le *Doomsday Book* ?
5. Dites ce que vous savez de Warren Hastings et sa mise en accusation.
6. Racontez ce que vous savez du traité du Paris.
7. Quelle fut la nature des proclamations lancées le 7 octobre et le 17 décembre 1763, au sujet de la population française du Canada ?
8. Qu'est-ce qui amena la découverte du Mississipi ?  
Qui le découvrit ?
9. Quelles furent les causes de l'insurrection canadienne ? Qui en était le chef français ?

*Classe II.—Physiologie et Hygiène.*

1. Donnez la définition des expressions physiologie et hygiène.
2. Quelle est la principale différence entre le sang des veines et le sang des artères ?
3. Quel traitement feriez-vous subir à une personne qui se serait rompu un artère ou une veine.
4. Donnez une description de la circulation du sang dans le corps humain.
5. Comment le sang se corrompt-il par les tissus ?
6. Comment le sang se purifie-t-il dans les poumons ?
7. Mentionnez les principaux organes sécrétoires et excrétoires, et dites les fonctions de chacun.
8. Dites votre manière de voir sur une école convenablement construite, au point de vue de la position, du chauffage, de la ventilation et de la façon de l'éclairer.

*Classe II.—Géographie.*

1. Qu'est-ce qu'un écliptique, un zodiaque, une longitude, une latitude, un cercle de lumière, un pôle magnétique ?
2. Où sont les déserts de l'Hindoustan, et qu'en dit-on ?
3. Quelles sont les capitales de l'Angleterre, de la France, de l'Irlande et de l'Ecosse ?  
Quels sont les climats respectifs de ces pays ?
4. Quelle péninsule est formée par la Méditerranée et l'Adriatique ?  
Sa capitale ?
5. Donnez les bornes de l'Egypte, et donnez le nom de son principal fleuve et indiquez son cours.
6. Quels sont les principaux produits exportés de l'Europe, de l'Amérique et de l'Asie ?
7. Faites un cours historique du Canada au sujet de son gouvernement, des différentes races de ses habitants, le nom de chaque province, avec le nom de leur capitale respective et leurs principaux produits.
8. Dites où se trouvent les endroits suivants et ce qu'il y a de remarquable à leur sujet :  
Lyons, le mont Everest, le Vésuve, Quito, Caracas, Bristol, Alpes, Gènes.
9. Prouvez qu'en connaissant la différence de longitude de leurs endroits nous puissions déterminer la différence de leur temps.

*Classe II.—Euclide.*

1. Qu'est-ce qu'un angle ?
2. Donnez la définition des expressions suivantes :—  
Postulat, théorème, corollaire, scolie, axiome.
3. Donnez les quatre premiers axiomes d'Euclide.
4. Un côté d'un triangle est moins que la somme totale des deux autres.
5. D'un point d'une ligne droite, on ne peut tirer qu'une ligne perpendiculaire.
6. Si un côté d'un triangle est prolongé, l'angle extérieur est égal à la somme des deux angles intérieurs et opposés ; et les trois angles intérieurs de chaque triangle sont égaux à deux angles droits.
7. Décrivez un carré qui sera égal à un parallélogramme donné ou à un triangle donné.
8. D'un point donné sans ligne droite donnée tirez une ligne qui formera angle avec cette ligne.

*Classes II et III.—Instruction religieuse.*

1. Qu'est-ce que le péché originel ?
2. Comment nos premiers parents s'en sont-ils rendus coupables ?
3. Quels ont été les effets pour nos premiers parents et pour nous ?
4. Quel rapport a le péché originel à l'incarnation et à la mort de Notre Seigneur ?
5. Quels sont les marques et les signes de la véritable Eglise ?
6. Qu'est-ce que le péché ? Qu'est-ce que le péché véniel et le péché mortel ? Comment peuvent-ils être pardonnés ?
7. Relatez la doctrine de l'Eglise sur le baptême et l'eucharistie ?

*Classe III.—Ecriture (anglaise.)*

Copiez les lignes suivantes :

*I saw the valley opening at the farther end and spreading forth into an immense ocean, that had a huge rock of adamant running through the midst of it, and dividing it into two equal parts. The clouds still rested on one half of it, in so much that I could discover nothing in it, but the other appeared to me a vast ocean, planted with innumerable islands, that were covered with fruit and flowers, and interwoven with a thousand little shining seas that were among them.*

*Classe III.—Grammaire et composition (anglaises).*

1. Analysez les phrases suivantes et faites l'analyse grammaticale des mots entre guillemets :

*Reading "maketh" a full man ; "conference" a ready man ; writing an exact man. I say there is no "such" thing as human "perfection."*

2. Qu'entend-on par déclinaison des noms ?
3. Dites ce que sont les pronoms, et énumérez leurs propriétés et leurs espèces ; en donner des exemples.
4. Avec quelles trois parties données pouvons-nous conjuguer un verbe, et comment appelle-t-on ces parties ?
5. Qu'est-ce que le temps, le mode, le régime, la personne et le nombre ?  
Corrigez les fautes qui se trouvent dans les phrases suivantes, et donnez les raisons de corrections :

*Henry is older, but not so large as Thomas.*

*Never be ungrateful, for this is one of the most heartless of sins.*

*We were struck with the grandeur of the scenery in the neighborhood of this cascade, and could not help admiring it.*

7. Faites voir la différence entre *John's*, *George's*, and *Henry's father came too late* ; et *John*, *George*, and *Henry's father came too late*.

8. Qu'est-ce qu'un objet du même genre ?

*Classe III.—Histoire.*

1. Relatez l'histoire de Joseph, et le combat de David avec Goliath.



2. Dites les principaux événements qui se rapportent au passage du désert par Moïse et les enfants d'Israël. Enumérez les principaux miracles de Notre-Seigneur Jésus-Christ.

3. Mentionnez brièvement les principaux événements de l'administration de Frontenac.

4. Racontez au long la bataille de Québec et sa reddition aux Anglais, avec la date.

5. Ecrivez de courtes notes historiques sur les sujets suivants:—

Jacques Cartier et ses découvertes.

Les subsides et les 92 résolutions.

Roberval.

Le pacte de famille.

6. Mentionnez quelques-uns des bienfaits dont Alfred le Grand a comblé son peuple.

7. Relatez les exploits de Richard Cœur de Lion, en Palestine. Son retour et sa captivité.

8. Quels étaient les droits de Mary Stuart au trône d'Angleterre? Quel a été son sort.

*Classe III.—Géographie.*

1. Qu'est-ce qu'un sphéroïde dont les pôles sont aplatis, un méridien, un estuaire, un archipel?

2. Qu'est-ce qui cause un changement de température dans la même latitude? Quels en sont les effets?

3. Est-ce que la latitude d'une localité donne sa position précise?

4. Nommez les différentes provinces du Canada, avec leurs capitales respectives.

5. Nommez deux volcans sur le continent oriental, et indiquez où ils sont situés.

6. Donnez la position de la France, et écrivez une note sur ses principaux traits physiques, son climat et ses produits naturels.

7. Dites les noms et indiquez la position des différents pays d'Europe, avec leurs capitales.

8. Qu'est-ce que les Alpes, Batoche, le Nil, le Paraguay, les Pampas, le Rhin, les Dardaneilles?

9. Quels sont les principaux produits qu'importe et qu'exporte le Canada?

*Classe III.—Arithmétique.*

1. Qu'est-ce qu'une fraction?

2. Trouvez la valeur de  $\frac{4375}{7}$  de £...

3. Combien de traverses contiendront un champ de 7163 pieds de longueur sur 3315 pieds de largeur, pourvu que la clôture soit droite, qu'elle ait 6 traverses de hauteur, que les traverses soient d'une égale longueur et les plus longues qu'on puisse employer?

4. Simplifiez les fractions suivantes:—

$$\frac{2}{7} \quad 11\frac{2}{3} \quad \frac{2}{5} \text{ de } \frac{3}{5}$$

$$--- ; \frac{---}{---} ; \frac{---}{---}$$

$$\frac{3}{5} \quad 12\frac{3}{5} \quad \frac{2}{9} \text{ de } 4\frac{1}{2}$$

5. Quel est le capital qui, placé à 7 pour 100 rapportera un revenu annuel de \$30.24?

6. Quelle somme d'argent à raison de 2 pour 100 rapporterait un revenu de \$48 en 90 jours.

7. Que devra-t-on payer pour acquitter un billet de \$994.50, dans un an ou 9 mois, à 6 pour 100.

8. Si un acre produit 27 boisseaux, 3 pecks, 6 pintes, 1 chopine de blé-d'inde, que produiront 98 acres?

## ANNEXE D.

## CONSEIL DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.

RÉGINA, 14 juillet 1887.

MONSIEUR,—Relativement à la correspondance qui s'est récemment échangée au sujet de la manière dont on doit disposer des terres des écoles dans les territoires, et relativement à la protection du foin et du bois qui s'y trouvent, j'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre du conseil de l'instruction publique, pour l'examen de l'honorable ministre de l'intérieur, copie d'une résolution passée à la dernière assemblée du dit conseil à l'égard de cette question.

Je vous transmets aussi copie d'une circulaire adressée en mars dernier aux présidents des différents bureaux de syndics, avec copies des réponses qu'on en a reçues jusqu'aujourd'hui.

L'analyse de cette correspondance démontrera, je crois :—

1. Que le foin et le bois qui se trouvent sur les terres des écoles d'un bout à l'autre des territoires, ne sont pas inspectés et protégés d'une manière efficace.

2. Que dans plusieurs parties du pays des sections de terres des écoles ont été prises à titre de préemption et qu'il n'y a pas eu de terres réservées pour les remplacer.

3. Que dans les colonies spécialement réservées de Saint-Laurent, de Prince-Albert, d'Edmonton, de Saint-Albert, etc., on s'est établi sur des sections de terres des écoles, et il n'a pas été réservé de terres pour les remplacer.

4. Que des pertes considérables de foin et de bois ont été causées sur les terres des écoles par des personnes qui s'en emparaient illégalement; qu'il semble y avoir négligence de la part des fonctionnaires préposés à la surveillance de ces terres; et qu'il serait bon d'adopter des mesures plus rigoureuses pour les protéger.

5. L'on pourrait retirer un revenu considérable en louant le privilège de faucher du foin sur ces terres, par soumission ou autrement, et en donnant à bail les sections situées dans les districts plus colonisés pour des objets de pâturages et dans le but d'y faucher du foin, pendant un certain nombre d'années, ou jusqu'à ce qu'on en ait disposé.

6. Qu'un grand nombre de sections de terres des écoles sont comprises dans les ranches affermés dans les territoires. Le fonds des écoles retirera-t-il des bénéfices de cette source?

7. Qu'un bon nombre de sections de terres des écoles sont comprises dans les réserves des Sauvages. Sera-t-il donné des terres à la place de ces sections?

On devra se souvenir que les réponses dont on a parlé précédemment, et qui ont été reçues des divers syndics, ont plus de poids, vu le fait que les opinions exprimées sont celles de colons réellement établis dans le pays, et dont le plus grand nombre sont des cultivateurs qui demeurent dans les districts scolaires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAMES BROWN,

*Secrétaire du conseil de l'instruction publique.*

A. M. A. M. BURGESS,  
Sous-ministre de l'intérieur,  
Ottawa.

## ANNEXE E.

CONSEIL DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE, SECTION PROTESTANTE,  
RÉGINA, 10 juin 1887.

*Règlements relatifs à l'octroi de certificats aux aspirants qui n'ont pas subi de cours à une école normale ou à une école modèle.*

Certificat de troisième classe :—Un aspirant, après avoir subi l'examen requis pour l'obtention d'un certificat de 3e classe, recevra un certificat de 3e classe, non professionnel, valide pour une année.

Sur la production de ce certificat, à l'expiration de ce délai, endossé par l'inspecteur d'écoles, l'aspirant, soumis à l'approbation de cette section du conseil de l'instruction publique, recevra un certificat professionnel de 3e classe, en vertu duquel il devra enseigner au moins pendant deux ans.

Certificat de seconde classe :—Sur la production d'un certificat professionnel de 3e classe, endossé deux fois par l'inspecteur d'écoles, et, après avoir subi les examens de rigueur pour un certificat de 2e classe, un aspirant, soumis à l'approbation de cette section du conseil de l'instruction publique, recevra un certificat non professionnel de 2e classe, valide pendant une année.

Sur la production de ce certificat, à l'expiration de ce délai, endossé par l'inspecteur d'écoles, l'aspirant soumis à l'approbation de cette section du conseil de l'instruction publique, recevra un certificat professionnel de 2e classe, en vertu duquel il devra enseigner pendant au moins une année.

Certificat de première classe :—Sur production d'un certificat professionnel de 2e classe, endossé par l'inspecteur d'écoles, et après avoir subi l'examen de rigueur pour un certificat de 1re classe, un aspirant, soumis à l'approbation de cette section du conseil de l'instruction publique, recevra un certificat de première classe, valide tout le temps que le porteur aura une bonne conduite.

Les aspirants à l'admission à l'examen pour un certificat de 3e classe devront, si ce sont des hommes, être âgés de dix-huit ans; si ce sont des filles, de seize ans. Nul certificat ne sera accordé à un aspirant qui ne produira pas des preuves satisfaisantes de sa bonne conduite morale.

Les clauses suivantes, sous le titre de "Personnes qui peuvent obtenir des certificats de différentes classes," des règlements passés le 22 avril 1885, sont par le présent abrogées.

|   |   |   |   |    |   |
|---|---|---|---|----|---|
| Classe 3 à l'égard de certificats de 1ère classe. |   |   |   |    |   |
| "   | 3 | " | " | 2e | " |
| "   | 2 | " | " | 3e | " |

## AVIS.

Avis est par le présent donné qu'il ne sera pas tenu d'examen d'aspirants à des certificats d'instituteurs au mois d'août prochain.

Règlements relatifs aux certificats provisoires :—Des certificats provisoires seront accordés aux instituteurs n'ayant pas de diplômes d'école normale ou d'aucune autre espèce, en envoyant les informations suivantes à l'inspecteur d'école du district dans lequel il désire enseigner, savoir :—

- 1—Une recommandation du bureau des syndics du district scolaire.
- 2—Témoignage d'un bon caractère moral.
- 3—Preuve satisfaisante de compétence.
- 4—Une demande de certificat, écrite de la main de l'aspirant.

Les certificats provisoires ne resteront en vigueur que pendant l'année à compter de la date de son émission, mais ils deviendront nuls plus tôt si le porteur ne passe pas l'examen tenu pour un certificat de 3e classe dans le cours de l'année.

N. B.—Tous les certificats provisoires émis avant le 6 mai 1887 resteront en vigueur jusqu'au 31 mars 1888, mais ils deviendront nuls si le porteur ne passe pas l'examen tenu pour un certificat de 3e classe dans l'intervalle.

Par ordre,

JAS. BROWN,

Secrétaire du conseil de l'instruction publique.

[PARTIE IV]

## ANNEXE F.

ÉCOLES de l'Assiniboia-Ouest.—Terme d'été, 1887.

THOS. GROVER, B.A., INSPECTEUR.

| Nom.                            | No. | Classe du certificat de l'instituteur. | Nombre d'élèves. | OBSERVATIONS.      |
|---------------------------------|-----|--|------------------|--------------------|
| 1. Machoire-d'Original.....     | 1   | 2e<br>1 assist., 3e                    | 109              | 118                |
| 2. Qu'Appelle.....              | 2   | 1re<br>1 assist., 2e                   | 96               | { 65 }<br>49 } 114 |
| 3. Régina.....                  | 4   | 2e<br>2 assist., 3e                    | 176              | 211                |
| 4. Kentia.....                  | 6   | 3e                                     | 17               | 19                 |
| 5. Wolseley.....                | 25  | 2e                                     | 35               | 37                 |
| 6. Fort-Qu'Appelle.....         | 26  | 3e                                     | 26               | 30                 |
| 7. Maple-Green.....             | 28  | 2e                                     | 25               | 29                 |
| 8. Wascana.....                 | 29  | Prov.                                  | 5                | 6                  |
| 9. Plaine-Ronde.....            | 30  | 2e                                     | 19               |                    |
| 10. Poplar-Grove.....           | 31  | Prov.                                  | 12               | 16                 |
| 11. Thistle.....                | 32  | 3e                                     | 15               | 15                 |
| 12. Summerberry.....            | 33  | Prov.                                  | 16               | 19                 |
| 13. Summerhill.....             | 34  | 2e                                     | 33               | 34                 |
| 14. Westfield.....              | 35  | Prov.                                  | 18               | 19                 |
| 15. Greenville.....             | 36  | Prov.                                  | 11               | 12                 |
| 16. Abbottsford.....            | 37  | Prov.                                  | 15               | 18                 |
| 17. Mont-Plaisant.....          | 39  | 3e                                     | 25               | 29                 |
| 18. Bonnycastle.....            | 40  | 3e                                     | 25               | 30                 |
| 19. Fourches du Faisan.....     | 48  | Prov.                                  | 22               | 26                 |
| 20. Indian-Head.....            | 49  | 2e                                     | 35               | 50                 |
| 21. Springbrook.....            | 50  | .....                                  | .....            | Fermée.            |
| 22. Caron.....                  | 52  | .....                                  | .....            | Fermée.            |
| 23. Wide-Awake.....             | 54  | 2e                                     | 10               | 18                 |
| 24. Spring-Coulée.....          | 59  | 3e                                     | 12               | 18                 |
| 25. McLean.....                 | 61  | .....                                  | .....            | Fermée.            |
| 26. Pasqua.....                 | 63  | .....                                  | .....            | Fermée.            |
| 27. Bogy-Creek.....             | 64  | 2e                                     | 11               | 11                 |
| 28. Prospect.....               | 65  | Prov.                                  | 13               | 14                 |
| 29. Tregarva.....               | 66  | 3e                                     | 15               | 19                 |
| 30. Plaines-Victoria.....       | 67  | .....                                  | .....            | Fermée.            |
| 31. Lake-View.....              | 68  | .....                                  | .....            | Fermée.            |
| 32. Vallée du Renard-Rouge..... | 72  | Prov.                                  | 10               | 11                 |
| 33. Medicine Hat.....           | 76  | 2e                                     | 84               | 102                |
| 34. Weed Hills.....             | 77  | Prov.                                  | 13               |                    |
| 35. Creek de l'Érable.....      | 80  | 2e                                     | 27               | 33                 |
| 36. Wellington.....             | 86  | Prov.                                  | 15               | 15                 |
| 37. Balcarres.....              | 87  | Prov.                                  | 11               | 10                 |
| 38. Deux-Rivières.....          | 89  | Prov.                                  | 10               | 15                 |
| 39. Strassburg.....             | 92  | .....                                  | .....            | Fermée.            |
| 40. Vallée du Faisan.....       | 93  | Prov.                                  | 26               | 29                 |
| 41. New Tulscha.....            | 101 | .....                                  | .....            | Fermée.            |
|                                 |     |  | 992              |                    |

33 écoles ouvertes.

1887.

|   |  |
|---|--|
| 1 institut. avec un certificat de 1re classe. |  |
| 12 " " " 2e " "                               |  |
| 10 " " " 3e " "                               |  |
| 14 " " " provisoire.                          |  |

37 dans 33 écoles, avec 992 élèves.

Les écoles suivantes ouvertes en 1886 n'étaient pas ouvertes en 1887 :

|                |    |    |
|----------------|----|----|
| Caron.....     | 52 | 14 |
| Pasqua.....    | 63 | 15 |
| Victoria.....  | 67 | 20 |
| Lake View..... | 68 | 8  |

4 écoles avec 57 élèves.

1886.

|   |  |
|---|--|
| 0 instituteurs avec certificat de 1re classe. |  |
| 10 " " " 2e " "                               |  |
| 7 " " " 3e " "                                |  |
| 14 " " " provisoire.                          |  |

31 dans 30 écoles, avec 926 élèves.

## ÉCOLES de l'Assiniboia-Ouest.—Terme d'été, 1887.

JOHN HEWGILL, INSPECTEUR.

| NOM.                     | No. | Classe de certificat de l'institution. | Nombre d'élèves. | OBSERVATIONS. |
|--------------------------|-----|--|------------------|---------------|
| 1. Broadview .....       | 5   | 1ère                                   | 41               |               |
| 2. Wapella .....         | 11  | Prov.                                  | 36               |               |
| 3. Moosomin .....        | 12  | 1ère                                   | } 100            |               |
| 4. Little Pipestone..... | 14  | 1 assist., prov.                       |                  |               |
| 5. Montgomery .....      | 15  | 3e                                     | 20               |               |
| 6. St. John .....        | 16  | Prov.                                  | 11               |               |
| 7. Park .....            | 20  | Prov.                                  | 13               |               |
| 8. Eden Grove.....       | 21  | 3e                                     | 20               |               |
| 9. Rocanville.....       | 22  | 3e                                     | 22               |               |
| 10. Revine Bank.....     | 27  | Prov.                                  | 10               |               |
| 11. Sunnymead .....      | 38  | Prov.                                  | 28               |               |
| 12. Hillburn .....       | 43  | Prov.                                  | 14               |               |
| 13. Fleming .....        | 45  | Prov.                                  | 22               |               |
| 14. Fairfield .....      | 46  | 3e                                     | 18               |               |
| 15. Faulkner .....       | 53  | 3e                                     | 19               |               |
| 16. Meadow Lea.....      | 55  | Prov.                                  | 13               |               |
| 17. Lansdowne .....      | 56  | Prov.                                  | 16               |               |
| 18. Whitewood .....      | 57  | Prov.                                  | 15               |               |
| 19. Ivy .....            | 58  | Prov.                                  | 30               |               |
| 20. Buffalo Head .....   | 60  | Prov.                                  | 16               |               |
| 21. Rillington .....     | 62  | Prov.                                  | 10               |               |
| 22. Dalesboro'.....      | 69  | Prov.                                  | 18               |               |
| 23. Golden Plain .....   | 70  | Prov.                                  | 10               |               |
| 24. Kinbrae .....        | 73  | 3e                                     | 11               |               |
| 25. Derry Grove .....    | 74  | 3e                                     | 13               |               |
| 26. Boscurvis.....       | 78  | Prov.                                  | 12               | Fermée.       |
| 27. Carnduff.....        | 81  | Prov.                                  | 8                |               |
| 28. Welwyn .....         | 82  | Prov.                                  | 10               |               |
| 29. Clare .....          | 83  | Prov.                                  | 10               |               |
| 30. Orangeville.....     | 88  | Prov.                                  | 10               |               |
| 31. Forest Farm.....     | 90  | Prov.                                  | 16               |               |
| 32. Glen Adelaide.....   | 94  | 3e                                     | 12               |               |
| 33. Alameda .....        | 96  | Prov.                                  | 10               |               |
| 34. Orkney .....         | 97  |  |                  | Fermée.       |
|                          |     |  | 614              |               |

32 écoles ouvertes.

1887.

2 instituteurs avec certificat de 1re classe.

8 do do 3e do

23 do do prov.

33 dans 32 écoles, avec 614 élèves.

1886.

0 instituteurs avec certificat de 1re classe.

1 do do 2e do

2 do do 3e do

14 do do prov.

1 do pas de certificat.

18 dans 18 écoles, avec 407 élèves.

## ÉCOLES protestantes des districts de Calgary et de Macleod.

RÉV. J. McLEAN, M.A., INSPECTEUR.

| Nom.                   | No. | Classe de certificat de l'instituteur. | Nombre d'élèves. | OBSERVATIONS.                            |
|------------------------|-----|--|------------------|--|
| 1. Calgary .....       | 19  | 1ère                                   | 128              | Ecole publique.                          |
| 2. Macleod .....       | 47  | 1 asst., 2e                            |                  |  |
| 3. Lethbridge .....    | 51  | 3e                                     | 32               | Fermée.                                  |
| 4. Glenbeg .....       | 79  | 2e                                     | 56               |  |
| 5. Pine Creek .....    | 84  | 2e                                     | 16               | Fermée.                                  |
| 6. Midnapore .....     | 85  | Prov.                                  | 10               |  |
| 7. Spring Bank .....   | 100 |  |                  | Fermée.                                  |
| 8. Parc national ..... | 102 | 2e                                     | 22               |  |
| 9. Gleichen .....      | 103 | 1ère                                   | 17               | Ecole publique, ouverte le 10 oct. 1887. |
|                        |     |  | 281              |  |

1887.

7 écoles ouvertes, avec 281 élèves.

|   |
|---|
| 2 instituteurs avec certificat de 1re classe. |
| 4 do do 2e do                                 |
| 1 do do 3e do                                 |
| 1 do do prov.                                 |
| 8   |

1886.

3 écoles ouvertes, avec 170 élèves.

|   |
|---|
| 7 instituteurs avec certificat de 1re classe. |
| 1 do do 3e                                    |
| 2 do do prov.                                 |
| 10  |

## ÉCOLES protestantes du district d'Edmonton.

RÉV. A. B. BAIRD, B.D., INSPECTEUR.

| Nom.                       | No. | Classe de certificat de l'instituteur. | Nombre d'élèves. | OBSERVATIONS.             |
|----------------------------|-----|--|------------------|---------------------------|
| 1. Edmonton .....          | 7   | 1ère                                   | 69               | Ouverte le 1er oct. 1887. |
| 2. Belmont .....           | 23  | 2e                                     | 32               |                           |
| 3. Sturgeon .....          | 24  | Prov.                                  | 12               |                           |
| 4. Victoria .....          | 75  | Prov.                                  | 30               |                           |
| 5. Fort-Saskatchewan ..... | 91  | 1ère                                   | 21               |                           |
| 6. Edmonton-Est .....      | 98  | Prov.                                  | 15               |                           |
| 7. Red Deer Central .....  | 104 | Prov.                                  | 6                |                           |
|                            |     |  | 185              |                           |

1887.

7 écoles ouvertes, avec 185 élèves.

|   |
|---|
| 2 instituteurs avec certificat de 1re classe. |
| 1 do do 2e do                                 |
| 4 do do prov.                                 |
| 7   |

1886.

3 écoles ouvertes, avec 130 élèves.

|  |
|--|
| 1 instituteur avec certificat de 1re classe. |
| 1 do do 3e do                                |
| 1 do do prov.                                |
| 3  |

## ÉCOLES protestantes du district de Prince-Albert.

RÉV. CANON FLETT, INSPECTEUR.

| Nom.                       | No. | Classe de certificat de l'instituteur. | Nombre d'élèves. | OBSERVATIONS. |
|----------------------------|-----|--|------------------|---------------|
| 1. Prince-Albert .....     | 3   | 1ère                                   | 52               |               |
| 2. Saint-André.....        | 8   | 3e                                     | 47               |               |
| 3. Colleston.....          | 9   | 2e                                     | 14               |               |
| 4. Prince-Albert-Est ..... | 10  | 1ère                                   | 36               |               |
| 5. Saskatoon .....         | 13  | 2e                                     | 57               |               |
| 6. Red Deer Hill.....      | 17  | Prov.                                  | 17               |               |
| 7. Sainte-Catherine.....   | 18  | Prov.                                  | 31               |               |
| 8. Lindsay .....           | 41  | 2e                                     | 42               |               |
| 9. Kinisteno.....          | 42  |  |                  | Fermée.       |
| 10. Island Lake.....       | 44  | Prov.                                  | 11               |               |
| 11. Saint-Léonard.....     | 95  | Prov.                                  | 13               |               |
| 12. Saskatchewan .....     | 99  |  |                  | Fermée.       |
|                            |     |  | 320              |               |

1887.

10 écoles ouvertes, avec 320 élèves.

|  |       |    |  |
|--|-------|----|--|
| 2 instituteurs avec certificat de 1ère classe. |       |    |  |
| 3 do do  | 2e    | do |  |
| 1 do do  | 3e    | do |  |
| 4 do do  | prov. |    |  |
| 10   |       |    |  |

1886.

10 écoles ouvertes avec 374 élèves.

|   |       |    |  |
|---|-------|----|--|
| 1 instituteur avec certificat de 1ère classe. |       |    |  |
| 3 do do                                       | 2e    | do |  |
| 6 do do                                       | prov. |    |  |
| 10  |       |    |  |

## ÉCOLES protestantes du district de Battleford.

P. G. LAURIE, INSPECTEUR.

| Nom.                | No. | Certificat de l'instituteur. | Nombre d'élèves. | OBSERVATIONS. |
|---------------------|-----|------------------------------|------------------|---------------|
| 1. Battleford ..... | 71  | Prov.                        | 33               |               |

1886.

Certificat prov.

34 élèves.

## ÉCOLES catholiques du district d'Edmonton.

RÉV. PÈRE LEDUC, INSPECTEUR.

| Nom.                            | No. | Classe de certificat de l'instituteur. | Nombre d'élèves. | OBSERVATIONS. |
|---------------------------------|-----|--|------------------|---------------|
| 1. Saskatchewan .....           | 2   | Prov.                                  | 8                |               |
| 2. Saint-Albert .....           | 3   | 1ère, 2 assts.                         | 80               |               |
| 3. Saint-Léon .....             | 4   | Prov.                                  | 28               |               |
| 4. Cunningham .....             | 5   | 1ère, 1 asst.                          | 54               |               |
| 5. Bellerose .....              | 6   | Prov.                                  | 15               |               |
| *6. Saint-François-Xavier ..... | 7   | .....                                  | .....            | Fermée.       |
|                                 |     |  | 185              |               |

\* Cette école est fermée depuis deux ans.

1887.

5 écoles ouvertes, avec 185 élèves.

2 instituteurs avec certificat de 1ère classe.

6 do do prov.

8

1886.

5 écoles ouvertes, avec 206 élèves.

2 instituteurs, avec certificat de 1ère classe.

6 do do prov.

8

## ÉCOLES catholiques du district de Prince-Albert.

RÉV. PÈRE DOMMEAU, INSPECTEUR.

| Nom.                                 | No. | Classe de certificat de l'instituteur. | Nombre d'élèves. | OBSERVATIONS.     |
|--------------------------------------|-----|--|------------------|-------------------|
| 1. Saint-Antoine .....               | 1   | Prov.                                  | 30               |                   |
| 2. Stobart .....                     | 8   | 3e                                     | 18               |                   |
| 3. Saint-Laurent .....               | 9   | 1ère                                   | 27               |                   |
| 4. Lourdes .....                     | 10  | 2e                                     | 15               |                   |
| 5. Taché .....                       | 13  | Prov.                                  | 28               |                   |
| 6. Saint-Louis de Langevin-Est ..... | 14  | 3e                                     | 32               |                   |
| 7. Saint-François de Taché .....     | 16  | Prov.                                  | .....            | Vient de s'ouvrir |
| 8. Prince-Albert, Sép. ....          | 6   | 1ère, 3 assts.                         | 80               |                   |
|                                      |     |  | 230              |                   |

1887.

8 écoles ouvertes, avec 230 élèves.

2 instituteurs avec certificat de 1ère classe.

1 do do 2e do

2 do do 3e do

6 do do prov.

11

1886.

3 écoles ouvertes, avec 62 élèves.

1 instituteur avec certificat de 1ère classe.

1 do do 2e do

1 do do prov.

3



## ÉCOLES catholiques du district de Calgary.

J. W. COSTELLO, INSPECTEUR.

| NOM.                 | No. | Classe de certificat de l'instituteur. | Nombre d'élèves. | OBSERVATIONS.    |
|----------------------|-----|--|------------------|------------------|
| 1. Lacombe, Sép..... | 1   | 3e, 2 assist.                          | 106              | Mêmes qu'en 1886 |

## ÉCOLES catholiques du district de Battleford.

E. RICHARD, INSPECTEUR.

| NOM.                              | No. | Classe de certificat de l'instituteur. | Nombre d'élèves. | OBSERVATIONS.             |
|-----------------------------------|-----|--|------------------|---------------------------|
| 1. Saint-Vital de Battleford..... | 12  | 1re                                    | 65               | Augmentation de 5 élèves. |

## ÉCOLES catholiques de l'Assiniboia.

DR. SEYMOUR, INSPECTEUR.

| NOM.                               | No. | Classe de certificat de l'instituteur. | Nombre d'élèves. | OBSERVATIONS. |
|------------------------------------|-----|--|------------------|---------------|
| 1. Lebret.....                     | 12  | 2e                                     | 49               |               |
| 2. Saint-Joseph de Dauphinais..... | 15  | Prov.                                  | 29               |               |
| 3. Saint-André, Sép.....           | 2   | 1ère                                   | 14               |               |
| 4. Sainte-Marie do.....            | 3   | Prov.                                  | 12               |               |
| 5. Sainte-Marguerite, Sép.....     | 4   | Prov.                                  | 16               |               |
| 6. Saint-Pierre, Sép.....          | 5   | Prov.                                  | 13               |               |
|                                    |     |  | 133              |               |

1887.

6 écoles, avec 133 élèves.

|   |  |    |             |
|---|--|----|-------------|
| 1 | instituteur avec certificat de 1re classe. |    |             |
| 1 | do   | do | 2e do       |
| 4 | do   | do | provisoire. |
| 6 |  |    |             |

1886.

2 écoles, avec 78 élèves.

|   |  |    |             |
|---|--|----|-------------|
| 1 | instituteur avec certificat de 1re classe. |    |             |
| 1 | do   | do | provisoire. |
| 2 |  |    |             |

---

---

PARTIE V.

---

COMMISSION DES METIS DU NORD-OUEST.

---

---



## PARTIE V.

COMMISSION CHARGÉE DU RÈGLEMENT DES RÉCLAMATIONS DES  
MÉTIS DU NORD-OUEST.

OTTAWA, 10 janvier 1888.

A. M. A. M. BURGESS,  
Sous-ministre de l'intérieur,  
Ottawa,

MONSIEUR,—Nous, soussignés, avons l'honneur de faire rapport qu'en vertu des pouvoirs à nous conférés par l'arrêt passé en conseil le 19 mai dernier, et par la commission qui nous a été remise en date du même jour, avons terminé l'investigation des réclamations des Métis qui demeuraient le 15 juillet 1870, dans les limites de la partie des territoires du Nord-Ouest qui a été cédée par les Sauvages sous traité, et aussi des réclamations des "colons pionniers," ou de leurs descendants, non Métis, qui, de 1813 à 1835 inclusivement, sont allés dans une partie quelconque des territoires du Nord-Ouest, dont les titres de Sauvages ont été éteints depuis, et qui demeuraient dans ces parties cédées des territoires le 26 mai 1874.

Nous sommes partis de Winnipeg le 7 juin dernier, accompagnés de M. James Anderson, secrétaire de la commission, et nous sommes arrivés à Prince-Albert le 19 du même mois, endroit où eurent lieu des séances de la commission ainsi qu'à Fort-Qu'Appelle et à Saint-Laurent, en route.

De Prince-Albert nous nous rendîmes en chaloupe aux endroits suivants, savoir :—

Fort à la Corne, Cumberland House, Portage de la rivière aux Bouleaux, Le Pas, Lac de l'Original, et Grands Rapides, sur la Saskatchewan du Nord; Norway-House, sur la branche est de la rivière Nelson; Rivière du Peuplier, Rivière Fisher, Fort-Alexandre, sur le lac Winnipeg.

Par suite des tempêtes et des vents contraires que nous avons eus sur le lac à cette saison, nous avons fait un voyage long et périlleux, et nous ne sommes arrivés à Selkirk que le 24 septembre.

Conformément aux instructions à cet effet contenus dans votre lettre du 27 septembre dernier, nous partîmes de Winnipeg le 6 octobre pour le lac Vert, *via* Qu'Appelle, Batoche et Carlton, arrivant à notre destination le 20 du même mois; la commission siégea à cet endroit jusqu'au 24, date à laquelle nous nous mîmes en route pour revenir. On fit un arrêt de quatre jours au Lac aux Canards et à Batoche, et le 9 novembre nous rentrions à Winnipeg, après avoir parcouru en voiture un trajet de plus de 800 milles, pour aller au lac Vert et revenir.

On visita ensuite Fort Pelly, où la commission siégea 8 jours, et les travaux commencés par la commission au printemps de 1885 furent terminés d'une manière très satisfaisante.

Nous revînmes à Winnipeg, que nous atteignîmes le 26 novembre.

M. E. McCoil, surintendant des agences des Sauvages du Manitoba, qui accompagna la commission pendant son séjour dans son district, dans le but de régler les requêtes formulées par les Métis attachés à des bandes Sauvages, demandant de se retirer du traité dans le but de participer à l'octroi accordé aux Métis, a rendu à la commission de précieux services, et il a fait preuve de beaucoup de soin en ne permettant de se retirer de leurs bandes respectives qu'à ceux qui pouvaient établir que s'ils obtenaient leur sortie du traité, ils seraient en état de se maintenir eux et leurs familles sans autres aides du gouvernement.

Dans le cours de la saison dernière la commission s'est occupée de 565 demandes, qui sont toutes inscrites par ordre numérique sur les registres marqués "A" et "B,"

qui contiennent en outre un précis de chaque réclamation, la décision à laquelle on est arrivé, et ce qu'a fait la commission dans chaque cas.

Les registres susmentionnés sont accompagnés d'un index alphabétique marqué "C," des noms de toutes les personnes dont les réclamations y sont inscrites

La nature de ces réclamations peut être classée comme suit :

|  |     |
|--|-----|
| Réclamations, accordées, des personnes qui n'ont jamais pris de traité.....  | 28  |
| Réclamations, accordées, des personnes qui ont obtenu leur décharge.....   | 321 |
| Réclamations, accordées, des représentants légaux des Métis décédés.....   | 54  |
| Réclamations, accordées, de colons pionniers.....  | 2   |
| Réclamations, prises en délibéré, des personnes qui demeuraient le 15 juillet 1870 dans les limites primitives de la province du Manitoba.....   | 7   |
| Réclamations, prises en délibéré, des personnes qui demeuraient le 15 juillet 1870, dans les parties des territoires du Nord-Ouest dont les titres de Sauvages n'ont pas encore été éteints..... | 73  |
| Réclamations requérant plus ample preuve.....  | 49  |
| Réclamations rejetées.....   | 31  |
|  | 565 |

Un état détaillé, marqué "D," est annexé, indiquant le nombre et la nature des réclamations formulées à chaque endroit visité par la commission.

Des certificats de *scrips* ont été accordés par le président de la commission comme suit :—

*Scrip en argent.*

|                                  |             |
|----------------------------------|-------------|
| Formule A, 344, s'élevant à..... | \$72,070 00 |
| Formule B, 146.....              | 9,734 15    |
|                                  | \$81,804 15 |

*Scrip en terre.*

|                    |              |
|--------------------|--------------|
| Formule C, 13..... | 3,120 acres. |
|--------------------|--------------|

Des certificats conformes à la formule A, pour une valeur de \$1,160, compris dans l'état susdit, ont été accordés sur des demandes qui ont été faites en 1885 ou 1886, mais qui ont été alors prises en délibéré pour plus ample preuve, et des certificats conformes à la formule B, s'élevant à \$771.83, aussi compris dans l'état en question, ont été accordés aux héritiers de Métis décédés, dont les réclamations ont été établies en 1875 ou 1886, mais qui n'avaient pas reçu leurs parts en leur qualité d'héritiers.

A Norway-House, à la Rivière Fisher et le Fort Alexandre, il y a de grandes colonies de Métis demeurant sur des réserves de Sauvages, et qui reçoivent les annuités accordées aux Sauvages, mais qui ont tous préféré rester membres des bandes de Sauvages auxquelles ils appartiennent, et continuer de jouir, comme tels, de tous les privilèges donnés par le traité.

Une liste est aussi annexée et marquée "E," de toutes les réclamations formulées devant M. Roger Goulet, en janvier et en février 1887, aux séances de la commission, tenues aux différents endroits qui y sont mentionnés, sur les lacs Manitoba et Winnipegosis.

Nous ne pouvons terminer notre rapport sans exprimer notre gratitude pour la bonté et les attentions dont ont fait preuve à notre égard les membres du clergé et

---

les fonctionnaires Compagnie de la Baie-d'Hudson, aux différentes missions et aux divers postes que nous avons visités, et pour les moyens qu'on a mis à la disposition de la commission dans l'exécution de son travail.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

R. GOULET,

N. OMER COTÉ,

*Commissaires.*

## D.—ÉTAT DÉTAILLÉ des réclamations des Métis dont s'est occupée la commission,

| ENDROITS VISITÉS PAR LA COMMISSION.          | RÉCLAMATIONS ACCORDÉES. |          |        |                     |          |        |   |          |        |
|--|-------------------------|----------|--------|---------------------|----------|--------|---|----------|--------|
|  | Métis non sous traité.  |          |        | Métis sous traité.  |          |        | Représentants légaux des Métis décédés. |          |        |
|  | Nomb. de personnes.     | Enfants. | Total. | Nomb. de personnes. | Enfants. | Total. | Nomb. de personnes.                     | Enfants. | Total. |
| Winnipeg .....                               |                         | 3        | 3      | 4                   | 9        | 13     |   |          |        |
| Fort-Qu'Appelle .....                        |                         |          |        | 1                   | 1        | 1      |   |          |        |
| St-Laurent, Batoche et Lac aux Canards ..... |                         | 3        | 3      |                     |          |        |   | 2        | 2      |
| Prince-Albert .....                          | 1                       | 2        | 3      | 7                   | 17       | 24     | 7                                       | 5        | 12     |
| Fort à la Corne .....                        | 1                       |          | 1      |                     |          |        |   |          |        |
| Cumberland-House .....                       | 3                       | 2        | 5      | 36                  | 68       | 104    | 7                                       | 8        | 15     |
| Portage de la rivière au Bouleau .....       |                         |          |        | 19                  | 30       | 49     | 1                                       |          | 1      |
| Le Pas .....                                 |                         |          |        | 22                  | 48       | 70     | 6                                       | 14       | 20     |
| Lac de l'Original .....                      |                         |          |        | 5                   | 8        | 13     |   |          |        |
| Grands-Rapides .....                         |                         |          |        | 6                   | 13       | 19     |   | 2        | 2      |
| Norway-House .....                           |                         | 1        | 1      | 7                   | 7        | 14     |   |          |        |
| Rivière des Peupliers .....                  |                         |          |        | 2                   | 2        | 2      |   |          |        |
| Rivière Berens .....                         | 2                       | 2        | 4      |                     |          |        |   |          |        |
| Rivière Fisher .....                         |                         |          |        | 1                   |          | 1      |   |          |        |
| Fort-Alexandre .....                         | 1                       | 3        | 4      |                     |          |        |   | 2        | 2      |
| Lac du Diable .....                          |                         |          |        |                     |          |        |   |          |        |
| Lac Vert .....                               | 1                       | 2        | 3      | 1                   | 1        | 1      |   |          |        |
| Russell .....                                |                         | 1        | 1      |                     |          |        |   |          |        |
| Fort-Pelly .....                             |                         |          |        | 3                   | 7        | 10     |   |          |        |
| Totaux .....                                 | 9                       | 19       | 28     | 110                 | 211      | 321    | 21                                      | 33       | 54     |

OTTAWA, 10 janvier 1888.

## sous l'empire de l'arrêt passé en conseil le 6 mai 1887.

|                   |          |        |                                   | RÉCLAMATIONS PRISES EN DÉLIBÉRÉ.          |   |                                |                   |        |        |     | Reclamations rejetées. | Grand total. | Scrips en argent. | Scrips en terre. Acres. |
|-------------------|----------|--------|-----------------------------------|---|---|--------------------------------|-------------------|--------|--------|-----|------------------------|--------------|-------------------|-------------------------|
| Colons pionniers. |          |        | Total des réclamations accordées. | Demeurant au Manitoba le 15 juillet 1870. | Demeurant, au 16 juillet 1870, dans le territ. non encore cédé. | Preuve supplémentaire requise. | Colons pionniers. | Total. |        |     |                        |              |                   |                         |
| Vivants.          | Décédés. | Total. |                                   |   |   |                                |                   |        |        |     |                        |              |                   |                         |
| 1                 |          | 1      | 17                                |   | 4   | 8                              |                   | 12     |        | 29  | \$                     | 4,332 85     | ets.              |                         |
|                   |          |        | 1                                 |   |   |                                |                   |        |        | 12  |                        | 557 70       |                   |                         |
|                   |          |        | 5                                 |   | 2   | 5                              |                   | 7      |        | 12  |                        | 1,733 32     |                   |                         |
|                   |          |        | 39                                | 3   | 4   | 1                              |                   | 8      | 6      | 53  |                        | 5,002 73     | 2,400             |                         |
|                   |          |        | 1                                 |   |   |                                |                   |        |        | 1   |                        | 523 33       |                   |                         |
|                   |          |        | 50                                |   | 4   | 6                              |                   | 10     | 6      | 140 |                        | 24,037 32    | 240               |                         |
|                   |          |        | 90                                | 1   |   | 1                              |                   | 2      | 10     | 51  |                        | 8,790 46     |                   |                         |
|                   |          |        | 13                                |   |   | 1                              |                   | 1      |        | 14  |                        | 2,480 00     | 240               |                         |
|                   |          |        | 21                                |   |   | 4                              |                   | 4      | 3      | 28  |                        | 4,260 07     |                   |                         |
| 1                 |          | 1      | 16                                |   | 4   | 3                              |                   | 7      |        | 23  |                        | 3,100 00     |                   |                         |
|                   |          |        | 2                                 |   |   |                                |                   |        |        | 2   |                        | 430 00       |                   |                         |
|                   |          |        | 4                                 |   |   |                                |                   |        |        | 4   |                        | 800 00       |                   |                         |
|                   |          |        | 1                                 |   |   | 6                              |                   | 6      |        | 7   |                        | 110 00       |                   |                         |
|                   |          |        | 6                                 |   |   | 2                              |                   | 2      | 4      | 12  |                        | 1,360 00     |                   |                         |
|                   |          |        | 4                                 |   |   | 8                              |                   | 8      |        | 8   |                        |              |                   |                         |
|                   |          |        | 1                                 | 2   |   | 47                             | 4                 | 51     |        | 55  |                        | 880 00       |                   |                         |
|                   |          |        | 10                                | 1   |   |                                |                   | 2      |        | 3   |                        |              | 240               |                         |
|                   |          |        |                                   |   |   |                                |                   |        | O.W.S. |     |                        |              |                   |                         |
|                   |          |        |                                   |   |   |                                |                   | 9      | 1      | 20  |                        | 2,160 00     |                   |                         |
| 2                 |          | 2      | 405                               | 7   | 73  | 49                             |                   | 129    | 31     | 565 |                        | 81,804 15    | 3,120             |                         |

R. GOULET,  
N. OMER CÔTÉ, } commissaires.

60 É.—État des réclamations sur lesquelles la commission a tenu des enquêtes aux lacs Manitoba et Winnipegosis, aux mois de janvier et février 1887.

| ENDROITS.   | SOUS TRAITÉ. |         | NON SOUS TRAITÉ. |         | PRISES EN DÉLIBÉRÉ.   |   | SCRIP EN ARGENT. |
|---|--------------|---------|------------------|---------|-----------------------|---|------------------|
|   | Nombre       | Montant | Nombre           | Montant | Preuve supplémentaire | Domiciliés dans la prov. du Manitoba, le 15 juillet 1870. |                  |
|   | \$160        | \$240   | \$160            | \$240   |                       |   | \$ cts.          |
| Totogan et Sandy Bay .....  | 23           | 43      | 8                | 8       | 2                     | 16  | 13,760 00        |
| Manitoba-House .....  | 12           | 28      | 2                | 2       | 14                    | 3   | 10,030 00        |
| Le Détroit .....  | 3            | 13      | 1                | 5       | .....                 | .....   | 3,350 00         |
| Fairford .....  | 8            | 14      | 1                | 1       | .....                 | .....   | 2,600 00         |
| Rivière de la Poutle-d'Eau .....  | 4            | 9       | .....            | .....   | .....                 | .....   | 2,160 00         |
| Rivière-des-Pis .....   | 4            | 4       | .....            | .....   | .....                 | .....   | 960 00           |
| Baie-aux-Canards .....  | 5            | 11      | .....            | .....   | 2                     | .....   | 3,440 00         |
| Winnipeg, scrip accordé, y compris la réclamation d'un colon pionnier, \$160..... | 55           | 122     | 1                | 10      | 18                    | 34  | 1,470 00         |
| <b>Totaux.....</b>  |              |         |                  |         |                       |   | <b>40,780 00</b> |

Scrip en argent—  
 Formule A, 165 = 85,680 \$  
 Formule B, 18 = 2,320  
 Formule D, 13 = 2,880  
 196 = 40,780

Pas de scrip en terre.

R. GOULET,  
Président.

OTTAWA, 10 janvier 1888.



---

---

PARTIE VI.

---

PARC DES MONTAGNES ROCHEUSES.

---

---



---

**PARTIE VI.**

---

**RAPPORT DU SURINTENDANT DU PARC DES MONTAGNES-ROCHEUSES**

---

A l'honorable THOMAS WHITE,  
Ministre de l'intérieur,  
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur les travaux exécutés dans le parc, sous ma surveillance.

Le relevé topographique exécuté d'après des instructions de l'arpenteur général, s'est commencé au mois de février 1886, et s'est terminé au mois de novembre la même année. Les détails de ces opérations se trouvent dans le rapport que j'ai adressé à l'arpenteur général, le 15 décembre 1886. Il n'est pas nécessaire de les répéter ici ; mais on peut ajouter qu'à la fin de l'arpentage, au mois de novembre, une étendue de plus de 13,000 acres avait été relevée dans le cours des 270 jours employés à l'arpentage, y compris le tracé de deux emplacements de ville, et dans cette superficie plus de 1,100 bornes ont été établies, et plus de 2,500 autres observations topographiques des terrains ont été prises, de sorte que les notes d'explorations contiennent l'indication de chaque sinuosité de la surface du terrain sur le domaine compris dans l'étendue arpentée.

Dans le cours de l'arpentage il devint évident qu'on devait faire des efforts pour faire face aux besoins du public qui désire atteindre les sources sulfureuses. Le seul moyen d'y arriver, alors, était par un sentier aride dans la montagne, tracé à travers les bois, du chemin de fer aux sources. Cette voie de communication était assez difficile pour les personnes en bonne santé et vigoureuses, mais extrêmement difficile, et parfois impossible pour les personnes en mauvaise santé et débiles. Dans le printemps de 1886 ces faits vous furent signalés, et des mesures immédiates furent prises pour remédier à cet état de choses et pour faire disparaître ces difficultés, et le dernier jour de mai je reçus instruction d'ouvrir immédiatement un chemin de la station de Banff aux sources thermales.

La principale difficulté qui s'offrait dans la construction du chemin était le passage de la rivière de l'Arc, qui traversait la ligne du chemin qu'on se proposait de construire à mi-chemin environ entre les deux extrémités, et qui, à l'endroit de la traverse, est de 300 pieds de largeur. Jusqu'ici on avait traversé la rivière au moyen de canots et d'autres frêles embarcations, et à un endroit qui était immédiatement à la tête des rapides conduisant aux chutes, une descente totale d'environ 70 pieds dans un demi-mille, ce qui rendait le lieu où traversait le public excessivement dangereux, car le moindre accident pouvait emporter les voyageurs au bas des chutes et conduire à une mort certaine.

Les nombreux visiteurs qui arrivaient alors dans le but de profiter des sources, le gonflement croissant et journalier de la rivière, avec les menaces de danger qui s'ensuivaient, toutes ces raisons faisaient qu'il était de la première importance qu'un pont fût construit sans retard.

La largeur de la rivière était d'environ 300 pieds, et la profondeur de 20 pieds. Le pont fut construit à eau haute à un point en amont des rapides, choisi pour le pont, et il fut décidé qu'il valait mieux, dans les circonstances, adopter le système de pont flottant, le temps étant le principal facteur dans le problème qu'on avait à résoudre.

Les quelques hommes que j'avais à ma disposition furent immédiatement expédiés dans la forêt pour abattre le bois de construction nécessaire, et une commande pour le bois de sciage fut donnée au marché le plus proche.

La première semaine de juin fut occupée principalement à se procurer les hommes, les outils et les matériaux nécessaires à la construction du pont, et dans la

seconde semaine les pièces furent mises ensemble, expédiées par la rivière jusqu'à leur destination, et le soir du 12 juin le pont fut mis en place et arrêté.

Après avoir ainsi obtenu en six jours de travail une manière sûre et commode de traverser la rivière, et au coût de \$600, la construction du chemin vers la station et vers les sources thermales fut poussée avec vigueur. La partie du côté de la station, —longue de deux milles—traversait un pays plat, mais dont la surface était très difficile, recouverts d'épaisses broussailles. Trois ponts furent ainsi construits sur des cours d'eau, dans cette section.

La ligne du chemin proposé vers les sources thermales présentait nombre de difficultés, outre l'ascension perpendiculaire sur le flanc de la montagne, d'environ 700 pieds, dans une distance de  $2\frac{1}{2}$  milles.

Le bois était excessivement fourni; et la succession constante de profonds ravins et de rochers qui faisaient projection firent qu'il fut très difficile, non seulement d'obtenir le meilleur tracé pour le chemin, mais les travaux de construction furent arides et fatigants. Le but principal était d'obtenir le meilleur tracé possible pour le chemin, de manière que les travaux exécutés fussent permanents et qu'ils ne fussent pas perdus par la nécessité de modifier le tracé plus tard. On a atteint ce but, et les travaux exécutés depuis ou qui le seront à l'avenir ont consisté et consisteront tout simplement à améliorer le chemin tel que primitivement tracé.

La partie du chemin de la station à la rivière de l'Arc fut bientôt ouverte, et la plateforme fut suffisamment dressée pour le mettre en état de servir au public, puis, alors tous les hommes disponibles furent lancés dans la section de la montagne, de la rivière aux sources thermales.

La nécessité d'avancer ces travaux avec toute la rapidité possible fut démontrée par les nombreuses demandes de renseignements faites par des malades et d'autres personnes éloignées et désireuses d'arriver aux sources, et les travaux furent conformément poussés avec vigueur, et vers la première semaine de juillet des voitures parcouraient à l'aise le trajet de la station de Banff aux sources thermales sur un très bon chemin.

Ayant obtenu un accès facile aux sources, il devint nécessaire de construire un chemin jusqu'à la *Caverne* et au *Bassin*, cet endroit étant du plus grand intérêt pour le public, ainsi que de la plus grande utilité pour les personnes souffrant de rhumatisme. Ce chemin, long d'un mille, fut ouvert vers le mi-juillet.

Un chemin fut aussi construit conduisant aux chutes et à la rivière Spray, et un embranchement à partir de cette rivière, le long de la rive de la rivière de l'Arc, fut aussi ouvert dans le cours des autres mois de l'été.

Pendant que ces travaux de construction étaient en voie, le relevé topographique se faisait, et fut terminé pour la saison le 25 novembre, et en même temps un nouvel emplacement de ville était tracé sur la rive gauche de la rivière de l'Arc, à un endroit bien convenable pour les transactions commerciales des futurs habitants du parc.

Après que les travaux de construction de chemin furent terminés pour la saison, quelques hommes furent employés à percer un tunnel jusqu'à la *Caverne*, et ces hommes furent ainsi occupés pendant la plus grande partie de l'hiver.

On arrivait primitivement à la *Caverne* par une ouverture naturelle pratiquée au sommet du cône, et la descente à l'intérieur jusqu'à l'eau se faisait par une échelle longue de 45 pieds. Les nombreux dangers du mode d'arriver à l'intérieur de la *Caverne* nécessitèrent l'adoption d'un meilleur moyen accompagné de moins de risques pour le visiteur, et de fait les personnes de santé faible et délicate, à la recherche du soulagement au moyen des propriétés de l'eau de la *Caverne*, ne pouvaient arriver à leur but à cause des dangers qu'il leur fallait courir pour arriver à ces eaux curatives.

Il était évident que de graves accidents pouvaient arriver d'un moment à l'autre, et le gouvernement être tenu responsable des conséquences, en permettant qu'on se servît plus longtemps de cette échelle vacillante et glissante. Ces faits vous furent signalés et des instructions immédiates furent données d'exécuter la suggestion qu'on avait faite d'ouvrir un tunnel de plain-pied sur la terrasse du bas, par-dessus laquelle

l'eau de la *Caverne* se décharge. Ceci fut exécuté avec succès pendant l'hiver, et les travaux ont beaucoup augmenté les attraits naturels de la *Caverne*, et ils offrent ainsi un accès facile et parfaitement de niveau à ses eaux.

Dans le cours de l'hiver la Compagnie d'Hôtellerie du chemin de fer Canadien du Pacifique a commencé ses travaux de construction, à un emplacement qui lui a été accordé et qui commande un des plus beaux panoramas du parc. L'excavation se fit jusqu'à l'ouverture du printemps de 1887, époque à laquelle commença la construction.

Pour permettre à la Compagnie d'Hôtellerie de transporter ses matériaux, etc, à l'emplacement de sa bâtisse, il devint nécessaire d'ouvrir l'avenue qui y conduit, et aussitôt que ce fut possible une équipe d'hommes fut mise à ce travail. Cette avenue conduit du pont de la rivière de l'Arc, jusqu'au delà de l'hôtel du chemin de fer Canadien du Pacifique; et elle se prolongera plus tard le long de la rive gauche de la rivière Spray. Les travaux en cette avenue consistèrent à couper les arbres de niveau avec le sol, à arracher les broussailles et à niveler suffisamment le chemin pour qu'il pût servir au passage des lourds attelages faisant le transport des matériaux pour l'hôtel. L'empiérement et le nivellement final du chemin furent remis à l'époque où ce trafic serait terminé.

Cet hôtel est maintenant à peu près terminé, et est un ornement pour le parc; il fait honneur aux propriétaires entrepreneurs.

Les chemins ouverts dans l'été de 1886 ont été construits pendant la saison des sécheresses, alors que les eaux de surface n'étaient pas visibles, et les nombreuses petites sources qui coulent du flanc des montagnes étaient si bien rentrées dans leurs lits naturels qu'il était impossible de se former une idée exacte sur le meilleur système de drainage à adopter. Conséquemment il ne fut pas tenté, à cette époque, de terminer le terrassement, vu que cela aurait indubitablement été peine perdue. L'ouverture du printemps fournit les informations requises, et le drainage nécessaire fut forcément indiqué avant que la gelée ne fut complètement sortie de terre. On commença aussitôt que possible à creuser des fossés et à construire des ponceaux, sur l'avenue principale de la station aux sources thermales et de la rivière de l'Arc à la *Caverne*. Ces voies de communication étant les principales, on mit tout en œuvre pour les rendre permanentes et les plus parfaites possibles. Une bonne partie de l'été dernier a été consacrée à cet objet, car son importance n'était inférieure à nul autre, et il fait plaisir de savoir que le public semble apprécier les efforts qui ont été faits pour son confort et sa sûreté.

L'hiver de 1886-87 a été extraordinairement rigoureux par sa basse température et par ses tempêtes de neige, et par suite du peu d'expérience des agissements de la rivière dans le parc, pendant les inondations du printemps on avait des doutes sur la question de savoir si le pont flottant pourrait résister à la grande pression des eaux à laquelle on s'attendait à l'eau haute. La quantité inusitée de neige qui était tombée dans les montagnes, aux sources de ces rivières et dans les vallées qu'elles arrosent, devaient nécessairement élever leur niveau à une hauteur exceptionnelle; personne ici n'avait eu connaissance d'un hiver semblable, et conséquemment personne ne pouvait prévoir quels pourraient être les résultats lorsque cette immense quantité de neige serait tournée en eau et précipitée par les torrents des montagnes.

Pour ajouter à ces difficultés on apprit au commencement de l'hiver qu'une grande quantité de billots était à se faire sur la rivière de l'Arc, et ce bois devait inévitablement passer cet endroit-ci à l'ouverture du printemps. C'était la première fois que le flottage de billots se faisait sur la rivière de l'Arc en amont de cette localité, et on n'avait pris aucune précaution à leur égard sur aucun des ponts, et conséquemment ces constructions devaient en subir les conséquences. Pour ce qui est de notre pont flottant, comme c'était une construction temporaire et destinée à ne servir qu'une année, on a cru qu'il pourrait être appuyé pendant la descente des billots, et cette conjecture aurait été exacte n'eût été un accident, tout à fait indépendant des billots, qui détruisit son utilité pendant un certain temps.

À mesure que l'eau monta dans la rivière, des mesures furent prises pour fortifier et arrêter le pont, et une ouverture fut pratiquée pour le passage des billots et autre

bois flottant, et des hommes furent installés sur le pont jour et nuit pour faire passer les billots par l'ouverture laissée à cette fin. Grâce à ce moyen le bois de toute espèce s'écoulait facilement, lorsqu'un malheureux accident arriva. Un lourd radeau chargé de bois de corde avait été descendu et amarré à quelque distance en amont du pont. Cette masse de bois, plus pesante que le pont même, brisa ses amarres, et descendit le courant avec la rapidité terrible qu'a la rivière de l'Arc, à l'eau haute, surtout à ce moment, où l'eau était plus haute que l'habitude à cette époque, et frappa le pont flottant, cap dessus, vers le milieu. Ce choc ne brisa pas le pont, ne dérangea pas même une planche, mais le gros câble métallique qui l'amarrait à une extrémité céda, et le pont se replia sur le câble de l'autre extrémité et atterrit sur la rive gauche sans éprouver d'autres dommages que la rupture du pont.

Naturellement, ce malheureux accident fit qu'il devint nécessaire de recourir aux canots et autres embarcations pour le passage de la rivière, mais on ne perdit pas de temps à mettre tout en œuvre pour remettre le pont à sa place, et le seul retard fut causé par l'absence des appareils nécessaires pour touer la construction amont le courant. Il fallut envoyer des messagers à Calgary et même plus loin pour se procurer les cordes, poulies et palans nécessaires, et on perdit ainsi un temps précieux. La première tentative manqua à cause de la rupture des cordes, mais après qu'on se fût procuré des câbles plus forts et que le pont eut été parfaitement renforcé, on réussit à le mettre dans sa position primitive, neuf jours après qu'il eut été emporté.

Les piles du pont de la rivière de l'Arc furent commencées aussitôt que possible au printemps de 1887, et si la saison entre la sortie de la gelée et les eaux hautes eût été aussi longue qu'aux années précédentes, on aurait eu amplement le temps pour terminer les ouvrages en maçonnerie, mais le printemps tardif et la crue soudaine jointe à la hauteur inusitée de la rivière avant la fin de mai ne permirent guère de terminer les piles, et les eaux étaient presque à toute leur hauteur avant qu'on pût charger de pierre les tours des piles. Conséquemment, par suite du fait que les piles se trouvèrent exposées à cette rigoureuse épreuve dans un état inachevé, joint à la fraîcheur du mortier qui n'avait pas eu le temps de prendre son lit, un très malheureux enchaînement de circonstances s'en suivit, et on ne pouvait guère s'attendre, vu l'immense quantité de bois de toute espèce qui descendait la rivière avec une grande rapidité, à ce que les piles échappassent à des dommages. Une accumulation considérable de bois allant à la dérive, de billots et d'arbres tout entiers avec de longues racines, vint se loger contre les piles et commença son œuvre de destruction en minant les fondations de la partie en amont.

On fit des préparatifs aussi promptement que possible pour enlever le bois des piles et protéger leurs bases au moyen de pierres, mais dans le cours de la nuit la destruction d'une pile était achevée, et une partie de l'extrémité en amont tomba. Toutefois on ne perdit pas de temps pour protéger les autres piles; l'accumulation au bois fut enlevée et une quantité considérable de pierre fut mise à leurs bases, ce qui les mit en sûreté, et quoique la rivière monta davantage dans la nuit, il n'y eut pas d'autres dommages. La superstructure avait été commandée au commencement de l'hiver et on s'attendait qu'elle serait prête à être installée au mois de mai, mais par suite de retard dans la fabrication, elle n'arriva que plusieurs mois plus tard, mais comme l'eau était extraordinairement haute à l'époque où on attendait la superstructure, et qu'elle est restée haute beaucoup plus longtemps qu'on le croyait, il aurait été difficile, de fait impossible, d'ériger le pont avant le mois de juillet, où commença son érection.

Aucune fausse construction n'aurait pu résister au choc du bois flottant qui était emporté par la rivière de l'Arc, particulièrement à l'emplacement du pont, où le courant, à l'eau haute, a une rapidité de près de 20 milles à l'heure.

Le pont fut terminé et ouvert au public le 19 octobre.

Les culées du pont sur la Spray furent construites dans l'automne de 1886, mais elles ne furent pas tout à fait terminées, car on a cru bon de s'assurer d'une manière plus précise la hauteur probable des eaux du printemps et de l'action de la glace de cette rivière en hiver, qu'on savait, d'après l'expérience des années précédentes, être d'une nature perfide et variable. La superstructure ne fut érigée que l'été suivant,

et dans l'intervalle on jugea opportun d'élever les culées d'environ deux pieds plus haut afin de donner un cours parfaitement libre à la glace et aux matières flottantes. Comme on avait élevé le pont les approches durent être élevées en proportion, et les dépenses qui s'en suivirent durent être faites.

Lorsqu'on eut l'idée d'améliorer la *Caverne*, on crut que le percement du tunnel pour y arriver, le creusement de son étang et l'enlèvement des grosses roches qui étaient au fond, constitueraient tout le travail à faire, mais on constata bientôt d'après la nature du roc qui composait les parois et le fond qu'on avait à faire à une matière dangereuse, et qu'il faudrait prendre toutes les précautions pour assurer les succès de quelques travaux que ce fût qu'on pourrait entreprendre à son égard.

Toute la *Caverne* se compose surtout de carbonate de chaux, et lorsque la digue naturelle placée en travers du débouché eut été enlevée pour permettre aux travailleurs d'enlever les fragments de roches qui faisaient projection du fond et des parois, on vit qu'il fallait y mettre un soin extrême pour protéger la *Caverne* contre la destruction qui pourrait résulter de nouvelles voies d'eau et de l'action dangereuse pour ses bases de ces cours d'eau. A mesure que les fragments de roches étaient enlevés de nouvelles ouvertures étaient visibles, et des courants d'eau surgissaient qui étaient avant cachés. Il devint donc évident que le travail commencé devait être exécuté de la manière la plus parfaite possible, et rien ne fut négligé pour prévenir tous les accidents à l'avenir. Il fut en conséquence décidé que l'ouvrage devait être fait et exécuté une fois pour toute, et les mesures furent prises en conséquence.

Tout l'étang fut complètement nettoyé de toutes roches mobiles et faisant projection; le dépôt de sable et de graviers qui formait la digue naturelle fut enlevé et un bon mûr solide en maçonnerie fut construit autour de tout l'étang. Par ce moyen l'étang fut agrandi près de trois fois de ce qu'il était avant et creusé à une profondeur de quatre pieds. Un mur solide en maçonnerie fut substitué à la digue naturelle, avec un tuyau en fer muni d'une soupape pour régler le niveau de l'eau. Toute la maçonnerie a été construite avec du ciment de Portland, et les parois intérieures du mur enduites d'une couche épaisse du même ciment.

Il est évident que rien de moins que les travaux qui ont été exécutés, aurait été suffisant. Des accidents désastreux auraient pu arriver si les travaux n'eussent pas été parfaitement terminés, et il fait plaisir de savoir que les améliorations qui ont été faites, sont bien appréciées par tous ceux qui ont visité les eaux ou qui s'y sont baignés.

Vu la position exposée du *Bassin* on ne pouvait avoir de doute sur la nécessité de le mettre en état de servir au public. Contrairement à la *Caverne*, le bassin est ouvert et exposé à l'air, n'offrant aucune protection au baigneur contre le froid et contre la vue. Sous les autres rapports sa formation est semblable à celle de l'étang de la *Caverne*. Le roc est de la même nature perfide et il a fallu mettre beaucoup de soin pour le travailler, et on constata bientôt qu'il faudrait prendre les mêmes précautions que dans le cas de la *Caverne*. Une immense quantité de décombres s'était accumulés au fond, et ces décombres une fois mis en mouvement par le baigneur et tenus en suspens, les eaux n'étaient plus transparentes, mais devenaient une masse à moitié liquide de matières d'apparence malsaine qui décourageait de s'y baigner quoiqu'on espérait en sortir net.

La première chose à faire dans l'exécution des améliorations de cet étang, fut, conséquemment de faire disparaître la digue et enlever ces dépôts. On crut d'abord que ce déblaiement et l'enlèvement de quelques roches mobiles et faisant projection, constitueraient à peu près tout le travail à faire, mais en faisant couler l'eau et en mettant à nu le rocher précédemment couvert d'eau, ce qui était arrivé dans la *Caverne* survint, et les roches commencèrent à tomber par morceaux, et le sable mouvant à passer par nombre d'ouvertures invisibles avant, et enfin une immense masse de roches se fendit et se détacha de la rive, menaçant de détruire tous les travaux.

Naturellement on ne pouvait pas laisser dans cette position le rocher détaché; quand bien même il n'aurait jamais tombé, il aurait eu l'effet d'empêcher les baigneurs de se mettre à l'eau; on se mit donc immédiatement à l'enlever; et dans le bat de se

muni contre tout accident semblable, on décida d'enlever toutes les roches mobiles et de construire un mur solide en maçonnerie autour du Bassin comme dans la *Caverne*

Le bassin se trouva alors agrandi d'environ trois fois ce qu'il était auparavant, et le fond fut nivelé et creusé à une profondeur moyenne de cinq pieds à partir du sommet du mur. Une digue en maçonnerie fut construite, munie d'un tuyau de décharge et de soupapes pour régler la profondeur de l'eau, et on peut maintenant se baigner sans aucun danger. C'est un lieu favori pour les baigneurs, et on le dit aussi parfait que possible, malgré les prédictions de certains critiques qui disaient pendant la construction que les travaux ne réussiraient pas.

On doit comprendre facilement que les frais encourus par ces améliorations doivent nécessairement de beaucoup dépasser les estimations qu'on avait faites, mais tout homme de bon sens devra admettre qu'on a réalisé la pleine valeur des déboursés, et rien de moins qu'une exécution complète et solide de ces travaux pouvait être justifiée. L'automne était très avancé lorsque ces travaux furent terminés et le temps de la foule des visiteurs venant au parc était presque passé, de sorte qu'il faudra une autre saison pour se former une idée véritable de la grande popularité de ces lieux de bain.

Des maisons champêtres d'un style suisse ont été construites avec le bois des montagnes, sur de bonnes fondations en pierre. Ces maisons se composent de salles d'attente et de cabinets de toilette pour les dames et les messieurs dans chacune de ces constructions. Un pavillon du même genre situé entre les deux maisons de bains est occupé par le gardien et sa femme, dont le temps doit être employé à servir les baigneurs ou les visiteurs. Les maisons de bain sont chauffées en hiver par des poêles, et tous les moyens sont employés pour augmenter le confort des baigneurs.

En divers temps les visiteurs qui viennent au parc se sont dits très désappointés du fait que des communications n'avaient pas été établies avec le lac du Diable, afin de permettre aux touristes, aux artistes et aux amateurs de *sport* de prolonger leurs courses au delà du voisinage immédiat des sources. On disait qu'il suffisait d'un jour pour voir tous les environs des bains, tandis qu'on n'avait pas les moyens d'arriver là où on pouvait faire la chasse et la pêche, et jouir des principales beautés du parc. On résolut d'acquiescer à ce désir, et sur nos instructions on commença à ouvrir des communications au mois de septembre dernier, et une bonne route carrossable fut terminée à la fin d'octobre, y compris deux ponts solides jetés sur la rivière aux Cascades et sur le creek du Diable.

Cette route traverse un pays magnifique, et ne peut manquer d'être une course de plaisir et d'intérêt même à ceux qui n'ont pas d'autres buts de se promener en voiture ou à cheval dans un pays qui offre de tous côtés de splendides panoramas; mais pour les artistes et les amateurs de *sport* d'autres attraits sont en réserve, et on peut s'attendre qu'à la saison prochaine, on verra des centaines de visiteurs se diriger vers la charmante vallée des Cascades et au delà jusqu'à l'extrémité du magnifique lac auquel cette route donne un accès facile.

On devrait se mettre à terminer cette route aussi à bonne heure que possible dans le cours de la saison prochaine, afin d'en rendre la promenade plus agréable.

Un plan vous sera soumis, aussitôt que l'arpentage sera terminé, dans le but de tracer un rang de lots à construire au point terminal de ce chemin au pied du lac.

Le chemin fait le tour du lac à une distance d'environ 300 pieds de sa rive sablonneuse, et l'espace entre le chemin et le lac est admirablement adapté à la construction de *cottages*, *maisonnettes*, *hôtels*, etc, et il peut être retiré un revenu considérable en louant ces lots.

Des personnes ont déjà demandé la permission de mettre des yachts à vapeur sur le lac, et si ce projet est convenablement mis à exécution, le visiteur, l'été prochain, n'aura plus raison de se plaindre de la région restreinte dans laquelle il est nécessairement circonscrit.

Les arbres sur le chemin qui conduit au lac du Diable ont été abattus et coupés à ras terre, les broussailles ont été arrachées et la plate-forme dressée suffisamment de manière à permettre aux voitures de passer sans inconvénient, et, y compris la construction de deux ponts solides, le tout a été terminé dans sept semaines de temps



avec environ dix hommes, les dépenses étant maintenues au chiffre le plus bas possible de la somme affectée à cet objet.

Dans le cours de l'été et de l'automne de 1886 plusieurs emplacements ont été demandés et deux maisons de bain ont été érigées à la source thermale, une par le Dr Brett et l'autre par Whitman McNulty. Dans le but de fournir de l'eau de la source à ces maisons il a fallu se procurer les tuyaux et la boîte à eau nécessaires. Ceci fut fait en faisant leur excavation dans le roc immédiatement en amont du débouché naturel de l'eau. A cet endroit le roc s'était écroulé, exposant l'eau aux effets rafraîchissants et l'atmosphère, et permettant aux gaz naturels de s'échapper. On jugea en conséquence nécessaire de fermer cet endroit et d'y établir la boîte à eau. Le roc qui était tombé fut enlevé et la cavité nettoyée sur un espace de 15 pieds carrés. La source des eaux était ainsi exposée et on construisit par-dessus une boîte en maçonnerie solide avec la chambre de la soupape à côté, d'où s'étendirent les tuyaux d'alimentation et de décharge.

Ce tuyau principal d'alimentation a été amené le long du flanc de la montagne avec une rampe légère au-dessus des maisons de bain, et des tuyaux d'embranchement qui alimentent ces maisons ont été joints au tuyau principal vis-à-vis chaque construction.

On croyait que ce mode simple et efficace de fournir l'eau chaude aux maisons de bain suffirait pour quelque temps encore, mais le cours de l'été dernier des personnes ayant des hôtels sur les plateaux inférieurs près de la rivière demandèrent que l'eau chaude sulfureuse fût amenée à leurs édifices.

La chute totale de la source à l'emplacement de ces hôtels étant d'au delà de 600 pieds, on n'a pas cru sage d'amener l'eau directement de la source, car la pression étant d'environ 250 livres au pouce carré, c'est plus que ce que à quoi un tuyau ordinaire pouvait résister, et conséquemment on jugea nécessaire d'interrompre la chute à un certain intervalle et d'alimenter les plateaux inférieurs du parc de ce point. Dans ce but un réservoir en fer fut construit à mi chemin environ en aval de la source, et ce réservoir alimente les hôtels du bas. Il a été terminé cet hiver, les tuyaux ont été posés et on a préparé tout ce qui était nécessaire pour l'approvisionnement de l'hôtel du Pacifique Canadien et le *Sanitarium* lorsqu'on en aurait besoin.

Dans le cours de l'été de 1886 nombre d'incendies ont eu lieu dans le parc, lesquels, sans l'intervention énergique des hommes occupés aux travaux, auraient eu des résultats désastreux pour le parc. Il a paru impossible de retracer ces incendies jusqu'à leur cause, dans bon nombre de cas, et il a fallu veiller constamment pour éteindre le feu dès les premiers indices.

On a perdu beaucoup de temps à combattre les flammes, et tous les hommes occupés aux travaux ont été fréquemment appelés pour cette lutte et ont passé des jours et des nuits à éteindre les feux. Les terribles désastres que pouvait faire subir au parc un grand incendie sont chose si évidente, qu'on a exercé une grande vigilance pour découvrir le moindre indice de feu, qu'on éteignait immédiatement, et la quantité considérable de bois mort et abattu couvrant le sol dans plusieurs endroits rendait le danger bien plus menaçant, et la tâche d'éteindre les incendies bien plus difficile. Outre ces dangers pour le parc nombre d'édifices de prix étaient en voie de construction, et qui seraient tous plus ou moins à la merci des flammes si elles n'étaient pas contrôlées. Le magnifique hôtel du Pacifique serait en grand danger sous un grand vent de l'ouest, à cause de la quantité énorme de bois mort de ce côté-là, et rien ne pourrait sauver l'édifice si le feu venant de cette direction prenait dans de telles circonstances. Pour ces raisons majeures on a cru de la plus grande importance d'enlever autant que possible de ces matières inflammables. Une grande partie de ce déboisement et de l'enlèvement du bois mort a été faite pendant l'été, et au commencement de l'hiver, et il en est résulté qu'il n'y a pas eu d'incendie de quelque importance depuis le mois de mai dernier, et le travail qui a été économisé sur l'année précédente, a fait plus que compenser les frais de ce déboisement. En sus une grande quantité de bois de chauffage a été retirée de ces travaux, ce qui, une fois que le bois aura été vendu, en diminuera les frais. Plus de

cent acres de bois ont été abattus et nettoyés l'été dernier, avec des résultats de la plus grande importance pour l'apparence et la sûreté du parc.

Bientôt après la passation de l'acte du parlement à la dernière session constituant légalement le parc et réglant sa conduite, on commença à louer des lots d'emplacement de ville. Nombre de personnes avaient déjà pris des lots et construit des magasins et des logements. Toutes ces personnes, à l'exception d'une ou deux, et bon nombre d'autres qui n'avaient pas pris de lots avant, convinrent immédiatement d'accepter des baux, aux bonnes conditions auxquelles vous aviez mis les lots sur le marché. Déjà 180 lots ont été loués, et la rente de la première année qui a été versée s'est élevée à \$1,29 3/4, et bon nombre d'autres lots auraient été loués si la question de la situation finale de la gare du chemin de fer eût été décidée.

Jusqu'au printemps de 1886 on ne trouvait personne qui résidait dans le parc, sauf les hommes d'équipe, à la station de Banff, sur le chemin de fer, et celui qui prétend avoir découvert la *Caverne*, qui occupait une cabane grossière dans son voisinage. Quelques invalides nomades venaient demeurer temporairement dans des tentes autour des sources thermales. Notre emplacement de ville et de fait tout le parc était un lieu sauvage d'un bout à l'autre, mais l'été de 1886 y amena de la vie et de l'activité, choses qui ont continué d'augmenter jusqu'aujourd'hui.

D'immenses marécages se trouvent le long de la partie supérieure de la rivière de l'Arc et produisent une grande abondance de bon foin. Le fauchage et la récolte de ce foin ont été donnés à l'entreprise et vendus au prix coûtant, plus un droit de \$1; le revenu provenant de cette source pour le gouvernement s'élèvera à environ \$300 quand tous les deniers auront été perçus.

Une bien plus grande quantité de foin aurait été récoltée n'eussent été la hauteur inusitée des eaux, et la longueur du temps que les marécages ont été inondés.

L'été prochain un meilleur système sera soumis à votre approbation, mais on ne peut arriver que par l'expérience au meilleur moyen de régler la question du foin, et on espère y arriver avec le temps. Dans l'intervalle le but principal est de se protéger contre le monopole et la spéculation, et d'empêcher que ceux qui habitent le parc soient privés de s'approvisionner à bon marché du foin que la nature leur a donné en abondance.

Il est très important que le relevé topographique du parc soit complété aussitôt que possible, afin que le plan puisse être terminé. La partie la plus importante et la plus difficile du relevé a déjà été faite, et ce qui reste à faire peut être exécuté sans qu'il soit besoin d'y mettre le soin qu'on apporte aux travaux antérieurs.

L'arpentage devrait être prolongé vers l'est à partir du pied du lac du Diable, dont le relevé exact devrait être fait, et les travaux se continuer par le *gap* jusqu'aux limites est du parc.

Le relevé devrait s'étendre à la vallée de l'Arc et aux vallées de la Spray et des Cascades, et dans chaque cas jusqu'aux bornes du parc. Cet arpentage devrait comprendre un relevé exact de chaque rivière, et les observations sur les différentes vallées, qui sont nécessaires pour donner une connaissance générale de la topographie, et il n'est pas besoin que la ligne s'étende plus loin, dans la montagne, que l'endroit dont l'accès est facile.

Le relevé devrait aussi indiquer l'élévation et la position des principaux pics.

Il est nécessaire que les différentes avenues situées sur le flanc est de la montagne de Soufre soient indiquées et tracées sur le plan aussitôt que possible, afin de permettre aux personnes de choisir des lots pour y construire des hôtels, des maisons de bain, des logements, etc. Cette partie du parc est fortement boisée, et conséquemment il faut une certaine somme de déboisement pour permettre aux personnes de juger de l'emplacement qu'elles veulent avoir. Si donc, le bois qui se trouve sur les avenues était abattu sur une largeur convenable et les lots jalonnés, ceci permettrait de les tracer correctement sur le plan, et le meilleur des chemins pourrait se faire à l'avenir au besoin. Dans les parties plus libres du parc ce système ne sera pas nécessaire, vu que la position des chemins peut être vue dès l'abord, et le choix des lots peut se faire immédiatement.

Le riz sauvage expédié d'Ontario, sur votre ordre, a été semé dans les lacs Vermillon, ainsi que sur les bords du lac du Diable, pour l'avantage du gibier qui fréquente les eaux, et on espère, grâce à ces mesures et à une protection convenable, cultiver et attirer le gibier d'une manière plus efficace. A ce sujet, il est très-important que les Sauvages soient exclus du parc si c'est possible. La destruction qu'ils font du gibier et parmi les beaux arbres fait de leurs visites trop fréquentes dans le parc une question très sérieuse.

Présentement (vingt mois après le commencement des travaux d'amélioration) le parc contient environ 650 habitants, dont 350 sont sur l'emplacement de ville et dans le voisinage des sources, et quelques-uns à la station, qui se rendront sur l'emplacement de ville dès que la position de la station aura été établie. Les places d'affaires sont les suivantes :—

- 2 hôtels sur l'emplacement de ville.
- 1 do (*sanitarium*), au sud de la rivière.
- 3 do et maisons de bains ensemble, à la source thermale.
- 2 buvettes et maisons de pension.
- 9 magasins.
- 2 pharmacies.
- 1 bureau de poste sur l'emplacement de ville.
- 1 do à la station.
- 2 boutique de forgeron.
- 1 école, 25 élèves.
- 2 églises, catholique et méthodiste.
- 2 congrégations, épiscopale et presbytérienne, services hebdomadaires.

Le village d'Anthracite contient 300 habitants.

La population flottante peut être évaluée d'après ce qui suit :—

ARRIVÉES au *Sanitarium* du 1er janvier 1887 au 1er janvier 1888.

| Mois.              | Canada.      | Etats-Unis. | Angleterre. | Autres pays. | Total.       |
|--------------------|--------------|-------------|-------------|--------------|--------------|
| Janvier.....       | 65           | 8           | 11          | 3            | 87           |
| Février.....       | 28           | 6           | 5           | 1            | 40           |
| Mars.....          | 68           | 10          | 9           | 7            | 94           |
| Avril.....         | 124          | 17          | 18          | 7            | 166          |
| Mai.....           | 141          | 22          | 19          | 5            | 187          |
| Juin.....          | 167          | 26          | 29          | 5            | 227          |
| Juillet.....       | 186          | 32          | 40          | 8            | 266          |
| Août.....          | 312          | 37          | 38          | 10           | 397          |
| Septembre.....     | 156          | 18          | 38          | 16           | 228          |
| Octobre.....       | 181          | 14          | 21          | 6            | 222          |
| Novembre.....      | 98           | 5           | 14          | 2            | 119          |
| Décembre.....      | 53           | 2           | 7           | 1            | 63           |
| <b>Totaux.....</b> | <b>1,579</b> | <b>197</b>  | <b>249</b>  | <b>71</b>    | <b>2,096</b> |

N.B.—L'état qui précède ne comprend pas ce que nous appelons "hôtes supplémentaires," c'est-à-dire les personnes qui prennent un ou deux repas et dont les noms ne se trouvent pas sur le registre.

H. JENNINGS, *commis*.

On ne peut faire l'estimation du nombre des personnes venues aux six ou sept autres hôtels, ou de celles qui ont occupé des wagons spéciaux à la station, et du nombre de ceux qui ont vécu sous des tentes pendant leur court séjour ici, mais, une basse estimation du nombre total de visiteurs pendant l'année dernière, serait 3,000 personnes.

Les gros et les coûteux travaux du parc sont à peu près terminés, tels que les pont de l'Arc et celui de la Spray, l'aqueduc, et les améliorations de la caverne et du

---

bassin, et on peut s'attendre que les dépenses à l'avenir, surtout sur les chemins, seront encore mieux appréciées, vu qu'elles donneront aux visiteurs une plus vaste étendue pour leurs observations et plus de facilité pour parcourir le parc.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. A. STEWART,

*Surintendant.*

PARC DES MONTAGNES-ROCHEUSES, 1er février 1888.

## CHEMINS.

Travaux exécutés jusqu'au 30 avril 1887.

| Distances.                   | Localité.                           | Nature des travaux.                     |
|------------------------------|-------------------------------------|---|
| 648 perches.....             | Avenue Banff.....                   | Bois abattu, brous. arrachées, nivel.   |
| 373 do .....                 | do des Sources.....                 | do do do                                |
| 315 do .....                 | do de la Caverne.....               | do do do                                |
| 315 do .....                 | do de la rivière.....               | do do do                                |
| 242½ do .....                | do Glen.....                        | do do do                                |
| 242½ do .....                | do de l'hôtel du C. C. P.....       | do do do                                |
| 97 do .....                  | do de la source du milieu.....      | do do do                                |
| 139 do .....                 | Rue du Lynx.....                    | do do                                   |
| 2,872 perc., ou 8·98 milles. |                                     |   |
| 242 perches.....             | Chemin supérieur de la Caverne..... | Bois coupé à rase terre et déblaiement. |
| 109 do .....                 | Rue du Bison.....                   | do do                                   |
| 151 do .....                 | do Loup.....                        | do do                                   |
| 121 do .....                 | do Caribou.....                     | do do                                   |
| 85 do .....                  | do de l'Ours.....                   | do do                                   |
| 85 do .....                  | do du Castor.....                   | do do                                   |
| 85 do .....                  | do du Rat musqué.....               | do do                                   |
| 182 do .....                 | do du Creek.....                    | do do                                   |
| 273 do .....                 | Avenue de l'Arc.....                | do do                                   |
| 1,333 perc., ou 4·17 milles. |                                     |   |

## NOUVEAUX CHEMINS OUVERTS, NON TERMINÉS.

Travaux exécutés du 1er mai au 31 décembre 1887.

| Distances.                   | Localité.                    | Nature des travaux.  |
|------------------------------|------------------------------|--|
| 112 perches.....             | Rue du Bison.....            | Bois abattu, broussailles arrachées et arbres coupés à rase terre. |
| 163 do .....                 | Avenue de l'Épinette.....    | do do do   |
| 1,250 do .....               | Chemin du lac du Diable..... | do do et nivellement.  |
| 1,525 perc., ou 4·76 milles. |                              |  |

## TERRES DÉBLAYÉES.

Du 1er mai au 31 décembre 1887.

| Acres.  | Nom.                                 | Localité.                        |
|---|--------------------------------------|----------------------------------|
| 5 .....   | Vanwart.....                         | Sources.                         |
| 17·89 .....                                     | Lukin.....                           | Avenues Glen et de la Caverne.   |
| 17·22 .....                                     | Disbrowe.....                        | do Spray et Glen.                |
| 8 .....   | W. McCardill.....                    | Caverne.                         |
| 2 .....   | Moir.....                            | Bassin.                          |
| 30 .....  | Hommes sur le bordereau de solde.... | A l'ouest de l'hôtel du C. C. P. |
| 80·11 acres, à l'exclusion de nouveaux chemins. |                                      |                                  |

En sus de ceci, 20 acres ont été déblayées sur l'avenue Banff pour le bois de chauffage qu'on y a trouvé, en grande partie du bois abattu.

## CHEMINS.

Travaux exécutés du 1er mai au 1er novembre 1887.

| Distances.                          | Localité.                  | Nature des travaux.                |
|-------------------------------------|----------------------------|------------------------------------|
| 960 perches.....                    | Avenue de la Montagne..... | Creusage des fossés et des égouts. |
| 345 do .....                        | do de la Caverne.....      | do do                              |
| 620 do .....                        | do Banff.....              | do do                              |
| <u>1,925 perches, ou 6 milles.</u>  |                            |                                    |
| 610 perches .....                   | Avenue de la Montagne..... | Empierrement et nivellement.       |
| 308 do .....                        | do de la Caverne.....      | do do                              |
| 310 do .....                        | do Banff.....              | do do                              |
| <u>1,228 perc., ou 3·84 milles.</u> |                            |                                    |
| 420 perches.....                    | Avenue de la Montagne..... | Ensablement.                       |
| 152 do .....                        | do de la Caverne.....      | do                                 |
| 310 do .....                        | do Banff.....              | do                                 |
| <u>882 perc., ou 2·75 milles.</u>   |                            |                                    |

## RÉCAPITULATION.

|                       |                              |
|-----------------------|------------------------------|
| 6 milles.....         | Fossé et égouts.             |
| 3·84 do .....         | Empierrement et nivellement. |
| 2·75 do .....         | Ensablement.                 |
| <u>12·59 do .....</u> | <b>Total.</b>                |