

LE

# JOURNAL DE QUÉBEC,

## POLITIQUE, COMMERCIAL, INDUSTRIEL ET LITTÉRAIRE.

JOSEPH CAUCHON, Rédacteur-en-Chef.—AUGUSTIN CÔTÉ, Gérant.

**On s'abonne**  
à Québec, au bureau du Journal, près l'Archevêché.  
**ABONNEMENT.**  
Pour le Canada, par an, sans les frais de poste, \$1.  
Pour l'Angleterre, y compris les frais de poste, par an, 30 schellings.

**FRAN**  
**des annonces.**  
Six lignes, ..... 26  
Au-dessus de six lignes et pas plus de dix, ..... 34  
Pour chaque ligne au-dessus, ..... 04  
Une remise libérale est accordée pour les annonces à long terme.  
(Voir la 4e page.)

### RAPPORT DES DIRECTEURS

Sur les ressources probables du chemin de fer de la rive Nord.

A MESSIEURS LES DIRECTEURS DU CHEMIN DE FER DE LA RIVE NORD. (1)

Une preuve que les naufrages sont généralement dus à la mauvaise qualité des bâtiments, à l'incurie, à l'ignorance et à l'inexpérience des capitaines et des équipages, c'est que sur 1077 bâtiments du jaugeage collectif de 673,472 tonneaux appartenant à MM. Pollock Gilmour et Cie, qui ont fréquenté le port de Québec, de 1839 à 1853 inclusivement, deux seulement se sont perdus ! Cette grande maison veille surtout à ce que ses bâtiments laissent le fleuve avant le 15 novembre et la saison des risques et des dangers : elle ne les assure pas.

Durant l'année 1850, il n'y eut que deux naufrages dans le fleuve, et ces naufrages, qui sont arrivés dans une saison favorable n'accusent que l'imprévoyance et l'incurie de la direction : il y en eut 8 en 1851, et 11 en 1852.

Le nombre des naufrages a été considérable, il est vrai, dans le mois de novembre de 1853 ; mais ces naufrages sont dus à l'âne de ces tempêtes qui, en quelque lieu qu'elles passent, ravagent et détruisent, à cette même tempête qui a fait tant de naufrages sur toutes les mers de l'Europe et de l'Amérique. Presque tous les bâtiments perdus dans le fleuve Saint-Laurent, durant le mois de novembre dernier, étaient défoncés par la glace et ont été jetés à la terre, par leurs équipages, parce qu'ils sombrolaient.

Le nombre des bâtiments périés, durant l'année 1853, dans les domaines de l'empire britannique, est de plus de 2000, et de plus de 1100 dans les eaux des États-Unis.

Une seule tempête jette jusqu'à 500 bâtiments à la fois sur les côtes de la Grande-Bretagne, et le commerce ne s'en émeut pas, et il ne lui vient pas même à la pensée que ces côtes sont dangereuses. Mais, à peine se perd-il quelques bâtiments sur les rives du Saint-Laurent, dans une tempête pareille, qu'il prend l'épouvante pour aller se jeter sur les côtes atlantiques, bien autrement périlleuses et bien autrement foudroyées en naufrages, de l'Union Américaine ; et sa frayeur se constate dans les primes d'assurance. Cependant, cette frayeur est-elle rationnelle et peut-elle durer ? Non, car, pour donner confiance au commerce et pour l'attirer dans le Saint-Laurent, le gouvernement et la législature du Canada font des efforts dont le succès, déjà partiellement réalisé, assure l'avenir de ce pays et surtout de Québec, son port de mer.

Déjà une communication semi-mensuelle aux moyens de vapeurs, existe entre Québec et Liverpool ; cette communication sera bientôt hebdomadaire, et de riches compagnies s'organisent pour construire de puissants vapeurs qui suivront la même voie que ceux de McLarty et Cie.

Lord Elgin, dans une dépêche, que nous avons déjà citée, s'exprime ainsi :

« Les cartes à projection de Mercator et l'incurie, dans la conduite des bâtiments de toute sorte, employés dans le commerce du bois, ont contribué à produire, dans le public, une impression exagérée de la longueur et des dangers du Saint-Laurent, comme route à l'Océan. Il n'est pas suffisamment connu que la distance de Liverpool à Québec, si l'on prend le détroit de Belle-Isle, est d'environ 400 milles, et si l'on prend la voie du Sud, de 100 à 200 milles plus courte que celle de Liverpool à New-York ; et cette route, pour conduire à l'Océan, n'offre point de dangers particuliers pour les bons bâtiments, et dirigés par des officiers au fait de cette navigation. Cette route, en outre, convient spécialement aux vapeurs à hélice et à roues, parce qu'une partie considérable du trajet, entre les deux continents, se fait en eau douce. »

En jetant les yeux sur les admirables cartes marines du capitaine Bayfield, on trouve de bons havres sur le détroit de Belle-Isle, de bons ancrages et de bons soulages sur la rive Sud du Saint-Laurent où l'eau va graduellement et uniformément en diminuant de profondeur jusqu'au rivage. De sorte donc qu'avec de bonnes ancres et la sonde, cette première et cette dernière ressources du marin prudent, la navigation du fleuve n'offre pas de dangers réels.

On doit multiplier les phares sur le détroit de Belle-Isle et sur tous les points du fleuve regardés comme offrant quelque danger, pour que le marin reste constamment éclairé durant la nuit, du moment où il entre dans le golfe jusqu'à celui où il arrive au port de Québec.

De puissants remorqueurs, dus à la munificence du pays, iront bientôt demander, au bas du fleuve, les bâtiments qu'y retiennent le vent contraire ou le calme, et abrégeront ainsi considérablement la durée du trajet.

### PÊCHERIES.

Il est une source de richesses, mine immense, encore inexploitée par le Canada. Nous voulons parler des pêcheries du golfe et du fleuve Saint-Laurent, où les américains prennent, chaque année, 1,500,000 quintaux de poisson, les français 1,000,000 et les anglais 1,000,000, dont la valeur collective est égale à £2,187,500, auxquels

il faut ajouter £125,000 pour la pêche du loup-marin, et £100,000 pour le poisson exporté, chaque année, du port de Gaspé. Les américains emploient annuellement à cette pêche 37,000 hommes, 2,000 goélettes de 30 à 180 tonneaux, 10,000 chaloupes ouvertes ; les français 25,000 hommes et 500 grands bâtiments ; et les anglais 25,000 hommes et 520 bâtiments à voiles.

« Le Labrador a une côte maritime de 1,000 milles ; durant la pêche, on y compte une population de 30,000 hommes qui importent toutes les provisions qu'ils consomment et exportent annuellement pour un £1,000,000. Les américains et les habitants de la Nouvelle-Écosse, pénétrés des avantages du commerce et de la richesse des pêcheries du Labrador, ont fait tous leurs efforts pour les établir et les encourager. »

Suivant le document officiel, dont nous venons de donner un extrait, 326 bâtiments jaugeant collectivement 30,196 tonneaux et montés par 11,629 hommes ont la pêche du loup-marin, le printemps de 1851.

M. George Hayward, le contrôleur des douanes de Terre-neuve, termine ainsi la lettre qu'il adressait, en 1852, à un comité de l'assemblée législative du Canada.

« En terminant, je ferai observer que Terre-neuve contient une population de 95,000 âmes qui est principalement, sinon entièrement dépendante d'autres pays pour sa nourriture et ses approvisionnements ; et, comme on a reconnu que l'agriculture ne réussissait pas autrement que comme auxiliaire de la pêche, je pense que ce pays pourrait faire avantageusement un grand commerce avec le Canada, qui lui fournirait les provisions de tout genre, la farine surtout, en échange pour les articles que cette colonie produit, comme la morue, l'huile de morue et de loup-marin, les peaux de loup-marin, le hareng, le saumon, le maquereau et le caplan, si ce commerce était établi sur de justes bases de réciprocité. »

Les 2,000 goélettes américaines qui font la pêche dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent, chargées, se dirigent vers les ports de Boston et de New-York, où une prime d'encouragement les attend, et d'où la poissonnerie est distribuée sur tous les points de l'Union et envoyé jusqu'au fond des plaines de l'Ouest.

Outre que le Canada peut et doit, avant peu, exploiter en grand, avec le reste des nations, les pêcheries inépuisables et sans limites de son fleuve, la partie du poisson pêché par les américains, destinée à nourrir la population intérieure des États du Nord et les dix millions d'habitants des États de l'Ouest, finira par prendre la route du Saint-Laurent parce qu'elle est la plus directe et la plus courte !

La nature et ses lois, aidées toutefois de l'énergie de l'homme, finissent toujours par prendre le dessus sur les simples moyens artificiels, quelque gigantesques qu'ils puissent être, si la nature est contre eux ; et Québec reprendra sa position si, au moyen de chemins de fer, il existe pour le monde commercial durant les douze mois de l'année, si, au moyen de ces routes ferrées, qui sillonnent l'Amérique dans tous les sens, il maintient les distances dans les relations que leur a faites la nature : car le cheval de feu dévore l'espace.

### MONTREAL.

L'autre terme du chemin de fer de la rive Nord est le centre même de la ville de Montréal où aboutissent déjà quatre chemins de fer au moyen desquels vous serez en rapport avec tous les points du Continent Américain ; deux autres chemins de fer, que l'on construit, y auront aussi leurs débarcadères. La population de Montréal est de plus de 60,000 ; la valeur de la propriété foncière y est de plus de £6,000,000. Ses importations ont été en 1853 de £3,384,716 14 9, et ses exportations de £745,761 10. C'est l'entrepôt commercial du Haut-Canada et le centre d'un district fertile de plus de 400,000 habitants. Cette ville fait avec Québec un commerce qui augmenterait au-delà de toute conception si les communications, entre ces deux villes, étaient plus régulières et surtout n'étaient pas littéralement interrompues durant six mois de l'année.

### COMMERCÉ DU FLEUVE.

La recette brute des vapeurs de première classe, qui font le trajet entre Québec et Montréal, a été de £36,000 en 1853. La perte de deux vapeurs sombrés, comme de raison, n'est pas considérée dans ce calcul. La concurrence, existante depuis à peine deux ans sur l'Hudson, entre les vapeurs de première classe et le chemin de fer de l'Hudson, a établi l'incontestable supériorité de ce dernier en faisant disparaître entièrement les premiers. La recette brute du chemin de fer de l'Hudson, qui n'est encore, pourtant, qu'à son début, a été pour les trois mois de juin, juillet et août de 1853, £86,795, et l'on comptait sur une recette de £350,000 pour les 12 mois de la même année.

On peut donc dire, au moins, que la recette nette de votre chemin, pour le commerce et les passagers qu'il enlèvera seulement aux vapeurs de première classe, sera £20,000. Et, comme ce n'est pas là le quart du commerce de transit qui se fait, entre Québec et Montréal, par l'entremise d'un nombre considérable d'autres vapeurs, de berges, de goélettes et de bateaux, c'est exagérer en moins que d'évaluer à £50,000 la recette nette, entière, que votre chemin de fer enlèvera au fleuve. Dans ce calcul nous ne prenons pas en compte le commerce de six mois de l'hiver.

Les vapeurs, qui ne sont en activité que durant six mois et demi de l'année, ne

peuvent être utiles qu'à la population qui avoisine leurs points d'arrêt ; et la plus grande partie de la population des deux rives ne voyage presque pas durant l'hiver. Elle voyage encore moins durant l'hiver, parce que, durant cette saison, la neige rend les communications difficiles et pénibles ; et la vie commerciale semble s'y éteindre complètement pendant six mois de l'année.

### IMMIGRATION.

Une portion considérable de l'émigration européenne passe par le Saint-Laurent, soit pour se rendre en Haut-Canada, soit pour gagner la vallée du Mississippi. Voici le chiffre de l'immigration au port de Québec, pour les six dernières années :

Années.	Nombre d'émigrés.
1848	27,939
1849	38,494
1850	32,292
1851	41,076
1852	39,179
1853	36,699

« Le vaste et admirable système de navigation intérieure, s'étendant depuis Québec jusqu'à 1,500 milles dans l'intérieur du continent, dit lord Elgin, et la certitude d'obtenir du fret d'exportation devant avoir pour effet de faire donner la préférence à cette route sur toutes les routes rivales pour le transport des articles pesants, tels que le sel et le fer, et des émigrés se rendant aux vastes régions qui bordent les grands lacs. Ces avantages ne sont pas encore généralement connus et n'ont jamais, à mon avis, été bien appréciés. »

On a vu, cette année, à Québec, des hommes qui ont, toute leur vie, été employés à diriger les émigrants d'Angleterre vers l'Amérique et qui, étonnés de la beauté du Canada, de la grandeur de ses ressources et de la supériorité de la voie du Saint-Laurent sur celle de New-York, se sont promis de diriger, à l'avenir, vers Québec, autant qu'ils le pourront, le flot de l'émigration. Nous devons donc nous attendre à une immigration beaucoup plus considérable que celle que nous avons eue jusqu'ici, et la recette de votre chemin augmentera proportionnellement.

### COMMERCÉ LOCAL.

Partout les chemins de fer ont fait voyager les populations qui ne voyageaient pas auparavant et ont multiplié le fret et le nombre des voyageurs au-delà de toute conception. Ainsi, le chiffre des voyageurs sur les chemins de fer anglais, qui n'était que de 13,000,000 en 1840, s'est élevé à 73,000,000 en 1853. La population de l'Angleterre, suivant le recensement de 1850, est d'un peu plus de 21,000,000. Cette population s'est donc déplacée plus de trois fois et demie dans l'espace d'une année. Le nombre des voyageurs, dans l'État de New-York seul, sur les chemins de fer, a été de plus de 7,000,000 en 1853, et, ainsi, la population de cet état s'est déplacée plus de deux fois dans une année. Le nombre des voyageurs qui était de 110,000 par année, entre Glasgow et Greenock, dépasse, aujourd'hui, 2,000,000 : c'est cinq fois la population de ce district. En 1814, le nombre de voyageurs, entre Glasgow et Paisley, était de 10,000 par an ; en 1842, il s'élevait déjà à plus de 900,000. Durant cet espace de temps, la population ne s'était que doublée. Le trafic était devenu neuf fois plus considérable ; et pour un voyage que faisait un habitant de Glasgow ou de Paisley en 1814, il en faisait 45 en 1842.

Toutes les statistiques prouvent qu'un chemin de fer d'une longueur ordinaire tire de chacun des habitants du pays qu'il traverse, un revenu net de dix à quinze schellings. Le gain net des chemins de fer du Massachusetts excède seize schellings et trois deniers par chaque tête de la population de cet état. Le chemin de fer l'Érie et New-York traverse un pays de 445 milles de longueur et qui contient une population de 352,000 âmes. Le gain net par tête sur ce chemin est de douze schellings et demi. La population est de 28 âmes par mille carré. Or la population de la rive Nord du Saint-Laurent, entre Québec et Montréal, est beaucoup plus dense. Cette population, en moyenne, ne s'étend pas à plus de 15 milles dans l'intérieur ; mais, en prenant 15 milles pour la moyenne, on aura 128 habitants par mille carré, et une population de 390,000 âmes pour une longueur de 156 milles. On peut donc, sans crainte, évaluer à dix schellings par tête, le profit net que les 300,000 habitants de la rive Nord et les 70,000 de la rive Sud donneront à votre chemin, ou à £185,000.

### L'OUTAOUAIS.

Jusqu'ici nous n'avons rien dit d'un commerce que ni les vapeurs ni les bâtiments à voile ne sauraient accaparer et qui flotte sur le Saint-Laurent et ses tributaires, au gré du courant, du vent et de la tempête : nous voulons parler du commerce du bois carré.

On peut évaluer à £1,000,000 le bois carré, coupé sur l'Outaouais et ses tributaires et se rendant à Québec en immenses radeaux, après avoir longtemps attendu la crue des eaux pour flotter, sauter les chûtes et les rapides, et traversé les lacs, les lacs pour le bois la plus périlleuse des passes.

On évalue à 10 pour cent, sur la valeur, la perte qu'éprouve le bois dans ce trajet qui dure quelquefois six, quelquefois même douze mois, quand la crue des eaux n'est pas suffisante pour le faire flotter, mais jamais moins de trois mois ; 10 pour cent sur £1,000,000, c'est £100,000.

Le prix du transport du bois, du lieu où il est coupé jusqu'à Québec, est de trois sous, et un sou et demi de Bytown à Québec. En évaluant à 20,000,000 le nombre de pieds de bois coupés, on aura, pour le transport, £125,000.

Si, ensuite, sur £1,000,000 vous comptez l'intérêt pour les trois mois du transport vous aurez encore £15,000.

Mais, comme le bois coupé, durant l'hiver, ne peut flotter dans les rivières que lors de la crue des eaux, il n'arrive que très tard à Québec, le printemps, et les marchands sont, en conséquence, obligés d'accumuler, l'automne, dans ce dernier port, plusieurs millions de pieds de bois pour charger la flotte du printemps. La quantité hivernée à Québec, en 1853, a été de 12,000,000 de pieds ; et celle maintenant en hivernement dépasse 9,000,000. Prenons 10,000,000 pour la moyenne, et évaluons ces 10,000,000 à £500,000 ; les marchands auront à payer six mois d'intérêt sur ces £500,000, ou £15,000.

Sur les chemins de fer de Bytown et de la rive Nord, le bois se rendrait de Bytown à Québec en trois ou quatre jours tout au plus et arriverait à temps pour la flotte du printemps ; de sorte que le marchand du bois ne serait pas, comme aujourd'hui, privé de son capital durant neuf mois de l'année.

Maintenant, en réunissant toutes ces sommes, on aura £265,000, dont il faut retrancher £62,500 pour le coût du transport du bois jusqu'à Bytown et £7,500 pour l'intérêt à payer sur le coût du bois durant le transport jusqu'à Bytown, ou £185,000, qu'il faudra partager entre le chemin de fer de Bytown et le vôtre, dans la proportion des longueurs de ces deux chemins, donnant £74,000 au chemin de Bytown, et à celui de la rive Nord, £111,000 ou £66,000 de profit net après qu'on aura déduit 40 pour cent pour le coût de mise en opération.

Sur le chemin de fer de Reading (États-Unis), dont la recette brute fut de £920, 156 2 6 en 1852, on a transporté le charbon de terre, à une distance de 94 milles, pour un peu plus de 43 sous le tonneau, y compris ce qu'il en coûte pour ramener les charres vides. Ces 43 sous équivalent à 71 sous pour une distance de 156 milles ; et, encore, le coup de mise en opération n'augmente pas, tant s'en faut, dans la proportion de l'augmentation de la longueur du chemin. Or £111,000, c'est plus de 106 sous par tonneau. Nul doute donc que le bois carré se rendra, de l'Outaouais à Québec, sur votre chemin.

Le commerce de l'Outaouais est le commerce naturel et qu'on ne saurait lui ravir à moins que ses habitants, dormant dans une coupable apathie, ne lui laissent prendre le chemin de Portland ; et ce commerce, sous l'influence des grands travaux d'améliorations qui couvrent le pays, est destiné à prendre des proportions colossales.

Pour donner une idée complète de l'Outaouais et de ses immenses ressources, nous allons citer les paroles imposantes du gouverneur-général, témoin désintéressé, dont la voix ne portera point le doute et le soupçon dans les esprits.

« Cette région importante, » dit lord Elgin au duc de New-Castle, dans sa dépêche du 5 novembre 1853, « emprunte son nom au grand fleuve qui la traverse dans toute son étendue, et qui, bien que tributaire du Saint-Laurent, est l'une des rivières les plus considérables qui coulent, sans interruption, de leur source à leur embouchure, dans les domaines de Sa Majesté. L'Outaouais reçoit les eaux d'une vallée de 80,000 milles superficiels et de rivières dont quelques-unes sont aussi grandes que les principales rivières de la Grande-Bretagne. Ces rivières ouvrent à l'entreprise du marchand de bois les forêts presque inépuisables de pin qui couvrent ce vaste pays et leur sort de routes pour porter leur produit au marché. Les particuliers dépendent chaque année des sommes considérables à l'amélioration de ces rivières. Le parlement, dans sa dernière session, a voté £50,000 pour rendre navigable la partie supérieure de l'Outaouais et construire un canal en lieu de la rivière embarrassée par des rapides. »

« On croit que la vallée de l'Outaouais, outre son bois et ses pouvoirs d'eau, est riche en minéraux dont probablement l'on pourra tirer partie plus tard. Il est aussi digne de remarque que la route de l'Outaouais, du Mataouais, du lac Nipissing, et de la rivière Française, est celle par laquelle des Européens pénétrèrent d'abord dans les régions de l'Ouest. Champlain en 1615, se rendit, par cette route, jusqu'au lac Nipissing et de là jusqu'à la vaste et tranquille mer intérieure, à laquelle il donna le nom si convenable de mer douce. Le père recoltet Le Carron porta l'évangile aux tribus huronnes par le même chemin et y fut bientôt suivi par ces missionnaires jésuites dont la patience et les souffrances constituent la portion véritablement héroïque des annales historiques de l'Amérique. Cette route est depuis assez longtemps presque abandonnée pour celle du Saint-Laurent et des lacs. La distance, cependant, de Montréal à la baie Géorgienne, qui fait immédiatement face à l'entrée du lac Michigan, est, par la route de l'Outaouais, d'environ 400 milles, tandis que la distance, entre les deux mêmes points, est de 1,000 milles par la route du Saint-Laurent. De ce lieu, la baie Géorgienne, au saut Sainte-Marie, le plus éloigné des détroits (saut Sainte-Marie, Détroit et Niagara) points auxquels les régions qui avoisinent les deux côtes des quatre grands lacs, Supérieur, Huron, Érie et Ontario, se rapprochent, la distance est de 150 milles. Il est conséquemment probable qu'avant peu d'années, l'on préférera l'Outaouais comme voie ferrée, si non comme route d'eau, pour aller de Montréal aux vastes et fertiles régions du Nord-Ouest. »

L'Outaouais compte vingt tributaires de première classe dont quelques-uns ont des cours de 300 milles de longueur, et un grand nombre de tributaires de moindre grandeur. La longueur de l'Outaouais est d'environ 600 milles.

La vallée de ce fleuve abonde en minerais, tels que le fer, la plumbagine, le plomb et le cuivre.

Le Saint-Laurent, malgré son énorme longueur comparative, est, depuis longtemps, préféré à l'Outaouais comme route de l'Ouest, à cause du volume de ses eaux et de la supériorité de sa navigation. Mais les chemins de fer changent la face des pays, effacent tout, excepté, toutefois, les rapports des mesures géométriques. Et, encore, ceux-ci n'ont de valeur, pour le projet de continuer cette voie ferrée de l'Outaouais jusque sur les bords de la Mer Douce (le lac Huron) et même jusqu'au dernier des « détroits » (le saut Sainte-Marie).

### LE SAINT-MAURICE.

Après l'Outaouais, comme source de revenu pour votre chemin, vient le Saint-Maurice, est autre fleuve tributaire du Saint-Laurent. Le Saint-Maurice est à peine exploré et déjà ses forêts les plus reculées commencent à être défrichées par le bûcheron. Jusqu'à naguère, le missionnaire seul et le voyageur remontaient son cours long de plus de 100 lieues, dans un frêle canot, le premier, pour porter la nouvelle de l'évangile aux tribus sauvages jusque sur les bords de la baie d'Hudson, le second, pour faire la guerre aux animaux des bois et les dépouiller, au nom du luxe, de leurs épaisseurs et riches fourrures.

Cette grande rivière, qui possède d'innombrables tributaires dont quelques-uns ont de 150 à 200 milles de longueur, soutire les eaux d'un pays d'au moins 80,000 milles en superficie.

Déjà des compagnies puissantes, faisant le commerce de bois entre le Canada et les États-Unis, ont construit d'immenses scieries aux Trois-Rivières ; à l'embouchure même du Saint-Maurice ; ces compagnies doivent construire un chemin de fer qui, suivant les bords du Saint-Maurice, se prolongera jusqu'aux Piles, situées à onze lieues des Trois-Rivières. Aux Piles commence une belle navigation de vingt-cinq lieues pour les bateaux à vapeur qui peuvent remonter le Saint-Maurice jusqu'aux Fourches ; et le gouvernement a déjà dépensé des sommes considérables pour améliorer le cours de cette rivière et faciliter la descente du bois.

La quantité de provisions de toute nature qui gage le Saint-Maurice, en ce moment, pour nourrir les milliers de personnes employées au commerce du bois de Québec et à l'œuvre. Le bûcheron de l'Outaouais, en remontant l'un des tributaires de cette rivière, le Gatineau, vient couper le bois dans le lieu même arrosé par les tributaires du Saint-Maurice. C'est que le bois du Saint-Maurice est de plus de 150 lieues plus près du marché que celui de l'Outaouais, et que le commerce de la première rivière aura bientôt atteint les proportions du commerce de la dernière.

Les pouvoirs d'eau sur le Saint-Maurice et ses tributaires sont innombrables, et la mine de fer y est exploitée depuis plus de 150 ans. Tout le monde connaît les célèbres forges de Saint-Maurice, situées à trois lieues des Trois-Rivières. Ceux qui, à l'heure qu'il est, exploiteraient sur une grande échelle le fer du Saint-Maurice, feraient une fortune immense. M. Hall du Saut-Montmorency, l'un de nos marchands de bois qui exploitent le plus grand les forêts du nouvel Outaouais (le Saint-Maurice), en société avec MM. Turcot et Larue des Trois-Rivières, a établi des fonderies sur la rive Sud de cette rivière, à peu de distance dans l'intérieur.

La ville des Trois-Rivières, si longtemps pauvre, a pris un essor extraordinaire depuis la création de ce nouveau commerce, et elle est évidemment destinée à devenir un centre considérable de population et de richesses. Les banques, ces baromètres de la prospérité, viennent d'y établir des succursales ; on n'en compte pas moins de trois. Le prix de la propriété s'y est presque doublé en deux ans.

Tout annonce donc, pour le Saint-Maurice, un grand avenir. Or cette rivière tombe à angle droit sur le chemin de fer de la rive Nord, et nulle concurrence ne saurait lui enlever le commerce.

Votre chemin à cela de particulier et d'immensement avantageux qu'en aucun de ses points la concurrence ne peut l'atteindre, dans le présent comme dans l'avenir.

Est-ce donc exagérer qu'évaluer à £15,000 le revenu net annuel que le commerce du Saint-Maurice donnera au chemin de fer de la rive Nord ?

Nous avons pu tirer du recensement incomplet de 1850 quelques renseignements qui donneront au moins une idée des ressources du pays que doit traverser votre chemin ou auquel il doit servir de route au marché.

La superficie de ce pays est de 57,635 milles carrés ; sa valeur foncière, cotisée, à part Montréal et Québec, de £8,529,335. Et si l'on fait la même proportion (25 : 40)

que pour Québec, avec encore plus de raison que pour cette ville, puisque les habitants des districts agricoles cachent au recenseur la valeur de leurs propriétés par la crainte qu'ils ont de la taille, sa valeur réelle sera de £13,646,936.

Ajoutez à ce chiffre la valeur de la propriété foncière des villes de Québec et de Montréal, et vous aurez, en chiffres ronds, £25,550,000.

1850.	Valeur.
Pommes de terre, 1,325,888 minots	\$185,736
Bled, 872,629 "	334,698
Orge, 89,620 "	17,924
Blé, 403,143 "	201,572
Seigle, 89,779 "	17,955
Blé sarrazin, 217,921 "	49,584
Riz d'Inde, 87,138 "	32,674
Arrose, 3,473,847 "	521,327
Naxets, 83,708 "	4,234
Carottes, 23,136 "	1,750
Betteraves des champs, 48,437 "	3,662
Fèves, 5,238 "	1,964
Mil et graines à herbe, 3,568 "	2,676
Total, 6,796,402 minots,	872,302 12
Bois, 297,692 tonneaux,	31,650
Lard, 10,580 barils,	133,776 10
Farine, 28,221 "	81,836 18
Lin et chanvre, 569,014 livres,	27,950
Tabac, 198,745 "	6,210 15 71
Lain, 393,138 "	39,313 16
Sucre d'érable, 1,694,351 "	28,237 13 8
Beurre, 2,228,501 "	11,143 7 2
Fromage, 60,482 "	2,540 1 8
Drap toile, 240,208 verges,	50,406 16
Toile, 123,024 "	26,939
Flaanel et drap non foulé, 227,438 "	28,429 15
Tauxaux, bœufs et bouvillons, 27,501 "	137,505
Vaches à lait, 109,647 "	428,588
Veaux et génisses, 31,924 "	28,943
Chevaux, 37,729 "	865,378
Moutons, 184,893 "	92,446 10
Cochons, 81,202 "	101,502 10
Total,	\$4,449,159 18 0

Ces chiffres sont considérablement au-dessous de la réalité, mais ils n'en donnent pas moins à la production de ces districts agricoles une valeur de £4,449,159 18 0, chiffre auquel il faudrait ajouter la valeur de la potasse, du bois scié, du bois de chauffage, des volailles, des œufs exportés en quantités considérables aux États-Unis, des fruits, etc.

Mais on peut dire que les chemins de fer calculent, pour leur prospérité, encore plus sur l'avenir que sur le présent ; ils créent et fécondent l'avenir, et donnent à la propriété foncière une valeur à laquelle, sans eux, elle ne devait jamais atteindre. L'état du Michigan atteste cette vérité d'une manière étonnante. Les Southern Michigan et Central Michigan railroads furent terminés jusqu'à Chicago en 1852. La cotisation de la propriété foncière de l'état était en

1851	21,526,057 piastres
1852	76,435,495 "
Augmentation,	55,408,538 diastres

La propriété foncière a donc plus que triple dans l'état de Michigan en deux ans. Maintenant, nous allons faire voir que cette augmentation est uniquement due aux chemins de fer. Les comtés qui ne sont pas traversés par des voies ferrées sont restés à peu près stationnaires, tandis que les autres ont acquis une valeur extraordinaire.

COMTÉS TRAVERSÉS PAR LE CENTRAL MICHIGAN.		
1851.	1853.	
Wayne,	\$3,833,213	\$16,897,331
Westenaw,	3,561,373	7,395,000
Jackson,	1,516,459	4,810,055
Calhoun,	1,637,437	3,648,816
Kalamazoo,	1,894,182	4,810,655
Van Buren,	541,663	1,683,561
Total,	\$11,984,427	\$39,246,018

COMTÉS TRAVERSÉS PAR LE SOUTHERN MICHIGAN.		
1851.	1853.	
Monroe,	\$ 960,344	\$1,336,000
Saint-Joseph,	1,088,444	4,119,569
Fillmore,	993,240	4,187,225
Branch,	807,280	4,118,674
Berriam,	875,749	2,874,354
Lanswee,	411,666	1

part, une merveille de la nature et la scène majestueuse qui l'environne.

Le *Saint-Charles* donne le mouvement à de nombreux moulins à farine et à scies; on doit élever prochainement deux manufactures de papier; et la construction des docks de Québec y créera de nouveaux pouvoirs d'eau.

Le *Cap-Rouge*. — Plusieurs moulins à farine et scies sont mis par cette rivière à l'embouchure de laquelle est un grand entrepôt de bois carré.

Le *Jacques-Cartier*, rivière puissante et parsemée de chutes, de cascades et de rapides, de son embouchure à sa source. On y rencontre un pouvoir d'eau magnifique précisément au point où doit traverser le chemin de fer. Pour vous donner une idée de la valeur de cette rivière, comme pouvoir moteur, il suffit de vous dire que M. Blacklock, l'un des arpenteurs du gouvernement, a constaté, en 1850, qu'elle coulait sur une hauteur moyenne de 3,000 pieds.

Entre le *Jacques-Cartier* et le *Cap-Rouge* sont les belles carrières de pierre de taille de la *Pointe-aux-Trembles*, le grand chantier de navires de M. Dubord, et une manufacture de sceaux.

Portneuf, assez considérable, le reste, pas tant remarquable par le volume de ses eaux que par l'extrême facilité avec laquelle on peut l'utiliser comme force motrice. On trouve sur cette rivière des manufactures de tout genre: moulins à papier, à farine, à scie, etc. Les manufactures de papier de M. MacDonald absorbent un capital de plus de £3,000, et bien qu'elles soient employées, de jour et de nuit, les six jours de la semaine, elles ne peuvent suffire aux demandes. M. MacDonald transporte, l'été, sur un petit bateau à vapeur, son papier et la matière brute dont il a besoin pour le faire; et, l'hiver, tout le transport se fait, à grands frais, à l'aide de chevaux. Cette branche d'industrie, destinée à prendre un développement considérable, est ainsi arrêtée faute de communications rapides, faciles et continues. Votre chemin de fer passera à quelques arpents des usines de M. MacDonald qui, à l'heure qu'il est, peuvent lui fournir six tonnes d'effets par jour. C'est sur le Portneuf que l'on paraît disposé à élever des machines à vapeur. Le lien et le chanvre, et sur ses bords que l'on essayait la culture de ces deux plantes.

Au village de Portneuf, situé à l'embouchure de la rivière, est une mine de fer dont un échantillon a remporté le prix à l'exposition industrielle de Montréal, en 1851, et l'éût probablement remporté à l'exposition du monde en 1853, si on ne l'avait brisé en l'extrayant de la mine.

Le village de Portneuf est un port pour les bâtiments faisant le cabotage. En cet endroit même il y aura une traversée régulière par la vapeur. Portneuf correspond au Plateau où il y a un quai magnifique appartenant à M. le seigneur Joly. Le Plateau est le point d'arrêt pour la maille et pour les grands vapeurs. De sorte qu'en ce lieu même votre chemin de fer souterrain le commerce du grand et riche comté de Lotbinière, commerce qui se fait ordinairement dans de petites embarcations ouvertes assujetties aux marées et aux vents contraires.

Quatre milles et demi plus haut, votre chemin passe tout auprès des incalculables carrières de pierre de taille de Deschambault. Nulle pierre n'est plus belle et ne conserve mieux sa couleur sous l'action du climat.

Le *Lachetrotière*, sur lequel, tout auprès du fleuve, sont des moulins à carder, à fouler, à scies et à farine.

Derrière Deschambault, à quelque distance, passe la *Sainte-Anne* qui va se rapprochant du *Jacques-Cartier*, vers sa source, et, au-delà, la *Rivière-Noire* qui se décharge dans la *Sainte-Anne*, auprès de l'embouchure de cette rivière; de ces rivières le bois scie est amené au fleuve, partie à l'aide de chevaux.

La *Sainte-Anne*, plus grande que le *Jacques-Cartier*, est bordée d'épave et de d'autres bois de toute espèce. Cette rivière, suivant M. Blacklock, comme le *Jacques-Cartier*, coule sur une hauteur moyenne de 3,000 pieds, et ses pouvoirs d'eau sont sans limites.

Le *Batiscan*, autre grande rivière dont l'embouchure sert de hâvre aux bâtiments faisant le cabotage, et sur laquelle sont des moulins de tout genre. M. Price a des chantiers considérables sur la rivière des Envies, l'un des tributaires du *Batiscan*.

Le *Champlain*. — Cette rivière possède beaucoup de pouvoirs d'eau, et donne le mouvement à des moulins à farine et à scies ainsi qu'à la grande tannerie de M. Richardson.

Le *Saint-Maurice*. — Nous avons déjà parlé de ce fleuve dont l'embouchure est aux Trois-Rivières même. Les Trois-Rivières seront le point du fleuve où votre chemin, à l'aide de petits bateaux à vapeur, recevra le commerce des comtés de Nicolet et d'Yamaska.

Le *Yamachiche*, assez considérable et donnant le mouvement à des moulins à farine et à scies.

Le *Rivière-du-Loup*, qui coule tout auprès des célèbres salines de Saint-Léon; elle donne le mouvement aux grandes scieries de M. Parker et de M. N. C. Faucher, ainsi qu'à plusieurs moulins à farine. Environ 350,000 morceaux de bois scie sortent annuellement de cette rivière.

Le *Mackinogé* donne le mouvement à plusieurs moulins à farine et à scies ainsi qu'à une manufacture de chapeaux.

Le *Bayonne*, qui se décharge dans le *Saint-Laurent* tout auprès du grand village de Berthier. Berthier est probablement un autre point du fleuve où l'on établira une traversée à la vapeur correspondant à Sorel et au Richelieu.

Dans le comté de Berthier, sur la rivière l'Assomption, est le florissant village de l'industrie, créé par M. Joliette d'honorable mémoire. A ce village, qui renferme une population de près de deux mille âmes, sont des pouvoirs d'eau considérables qui donnent le mouvement à deux moulins à scies, seyant de 60 à 70 mille madriers par an, trois moulins à farine contenant dix meules et moulant 70,000 minots de blé annuellement, deux moulins à avoine, une fabrique de sceaux, une fonderie et une machine à tourner le fer, un moulin à fouler, presser et carder.

Le chemin de l'industrie et de Lanoraie, qui s'unit à celui de Rawdon au village de l'industrie, arrive au fleuve à Lanoraie et interrompt, en cet endroit le chemin de la

rive Nord. Ce chemin qui, jusqu'ici, n'a été en opération que l'été, transporte 800 passagers par semaine. On compte de 35 à 40 chars employés, chaque jour, au transport du fret et des passagers. Et, cependant, ce chemin ne suffit pas au commerce de bois dont une partie descend conformément par la rivière l'Assomption ou est conduit au fleuve sur des voitures ordinaires.

L'Assomption, rivière navigable pour les vapeurs, durant plusieurs mois de l'été, jusqu'à trois lieues dans l'intérieur, ou jusqu'au grand et riche village de l'Assomption. Cette rivière donne le mouvement à une infinité de moulins et de manufactures de tout genre et coule au centre d'un pays extrêmement fertile.

La compagnie du chemin de fer de Montréal et Boston, en visitant les scieries mises en mouvement par les rivières qui se jettent dans l'Outaouais, au côté Nord, entre Montréal et Bytown, a calculé qu'il faudrait 65 chars, tous les jours, pour transporter le produit de ces scieries seules. Ce calcul vous dit assez ce que les scieries, mues par les rivières que nous venons d'énumérer, donneront du commerce à votre chemin.

VOITURAGE.

Cinquante mille voitures ont passé par les soixante barrières de Sainte-Foy et de Saint-Charles durant l'année 1853. Ce chiffre, qui est l'expression du mouvement commercial entre Québec et la partie la plus prochaine de la rive Nord du fleuve, suffit pour donner une idée de l'activité générale, quand votre chemin aura établi une communication directe et facile entre cette ville et toutes les parties de la rive Nord.

RÉCAPITULATION.

Maintenant si nous récapitulons les recettes probables du chemin de fer de la rive Nord, nous aurons :

	Profits nets.
Population des deux rives,	£185,000
Commerce de l'Outaouais,	66,000
Commerce du Saint-Maurice,	15,000
Commerce et passagers enlevés au fleuve,	50,000
Total,	£316,000

Ce calcul n'a rien d'exagéré, puisque le chemin de fer de Richmond, dans des conditions moins avantageuses, doit compter sur une recette brute annuelle, d'au moins £300,000. Or, £316,000 c'est plus de 41 et 7 dixièmes pour cent d'intérêt annuel sur le coût du chemin.

Mais, si, malgré la précaution avec laquelle nous avons compté le revenu probable net de votre chemin, nous divisons ce revenu par TROIS, nous aurons encore un intérêt annuel de plus de 13 et 9 dixièmes pour cent sur le coût du chemin.

Est-il donc, sur le Continent de l'Amérique, un chemin de fer situé dans les conditions de votre et devant ces faits, le succès est-il incertain?

Le tout néanmoins soumis,  
JOSEPH CAUCHON,  
Président du Comité.  
Présenté et adopté le 17 février 1854.

Sommaire des annonces nouvelles.

- Vente de Poterie, etc.—T. Bickell.
- Idem de meubles de ménage.—Idem.
- Idem de bâtiments naufragés.—A. J. Maxham.
- Avis de la Corporation.—Jos. Hamel.
- Voitures.—Ambroise Verret.
- Sel fin en vente.—J. Anderson & Co.
- Mélasse idem.—Idem.
- Cigares idem.—Idem.
- Mélasse, etc.—Idem.—Idem.
- Hopital de la Marine.—Ph. Wells.
- Idem idem idem.
- Palotots de Nicoll.—Glover et Fry.
- Crêpe brodé, etc.—Idem.
- Chapeaux Français.—A. Hamel et Frères.
- Quai à louer.—Forsyth et Bell.
- Cigariettes de fer.—W. Hunt & Co.
- Souliers de Caoutchouc.—W. S. Henderson.

CANADA.

QUÉBEC, 11 AVRIL, 1854.

On lit dans le *Canadien*: "Le *Journal de Québec* trouvera une preuve évidente de nos affirmations dans l'article du *True Witness* du 7 courant, entre l'esprit et le ton duquel et ceux de son article du 24 mars, il y a une différence de tout un ton, et qui est l'indice certain d'une influence supérieure et bienveillante, dont l'article du 24 mars a provoqué l'exercice.....

"Nous espérons donc que le *Journal de Québec* en restera là et n'exigera rien d'avantage."

Le *Canadien* se trompe s'il croit que nous trouvons dans le dernier article du *True Witness* la preuve évidente de ses affirmations, et que nous n'exigerons rien d'avantage. Nous lui demandons la preuve directe de ce qu'il avance, et nous la lui demandons tant qu'il maintiendra ses affirmations. Le public, devant lequel il jette l'insinuation, a droit de savoir s'il dit la vérité, sans quoi ses affirmations n'ont aucune valeur pour qui que ce soit. Le *Canadien* doit comprendre que nous sommes sérieux!

Aujourd'hui que le *Canadien* croit que le *True Witness* subit l'humiliation "sous une influence supérieure et bienveillante," il lui crache au visage et le barbouille de sa salive en signe de fraternité catholique; mais nous ne donnerons pas, pour notre part, à cet insulteur de l'autorité religieuse en matière de religion et de morale, la satisfaction de nous en laisser faire autant. Quand nous serons comme lui à bout d'arguments et mis hors de combat, nous ne demanderons pas le secours étranger! et, dans tous les cas, nous nous retrancherons dans notre droit pour nous y défendre comme doit faire un homme de cœur.

L'organe du gouvernement dit, en parlant du *True Witness*: "Il a dû croire que l'organe du gouvernement était en complet antagonisme avec le clergé catholique, et emporté par son zèle il nous a traité de la manière la plus rude. Mieux renseigné maintenant sur notre position vis-à-vis du clergé, nous avons l'assu-

rance qu'à l'avenir, nos rapports seront plus bienveillants."

Donc il faut comprendre qu'il y a entente cordiale et parfaite entre le *Canadien* et le clergé; mais voici quelques lignes qui nous viennent de la campagne et qui ont quelque peu l'effet de jeter la perturbation dans cette harmonie universelle:

S..... 9 avril 1854.  
"Monsieur,—Votre lutte avec le *Canadien* sur le terrain du *Witness*, est des plus à propos; je vous conjure d'envisager la tendance de ce malheureux journal comme M. Clarke. Il n'y a rien de plus vrai. Le protestantisme n'est qu'un socialisme déguisé.... La politique à son usage depuis son origine, a toujours été d'endormir ses victimes sous le voile d'une justice hypocrite pour les piller au plus fort du sommeil. Le parlement d'Angleterre a déclaré que la législature canadienne avait le droit de légiférer sur les propriétés des communautés religieuses (discours du duc d'Halifax). Avant dix ans notre législature renfermait une majorité pour ce principe, et alors les pillards auront champ libre; le droit sera la force comme sous Henri VIII, et l'observateur attentif voit des maintenan un venin de corruption qui se glisse dans l'esprit public, et il gémit qu'il n'y ait pas un journal chargé de la belle et spéciale mission de répandre dans les esprits une plus grande lumière de catholicisme, en présentant celui-ci sous son côté social et dans ses rapports avec la vraie civilisation. Vous seul dans le Bas-Canada avez supplié à cette déplorable lacune, autant que le comporte le cadre de votre journal. Courage, mais souvenez-vous que toute bonne cause doit éprouver des obstacles.....

"Saisir sagement la tendance de l'esprit public n'est pas de tous les esprits, et il est des intelligences qui se laissent envelopper dans un réseau mesquin d'influences et d'intrigues, qui leur voile le vrai et le beau.

"Tout le clergé, je vous l'assure, est pour votre succès et vous encourage de ses vœux.

"Je vous écris à la hâte et par amitié.

"Agréez mes vœux, mon estime et la considération avec laquelle je suis,  
"Monsieur, votre, etc., .."

Il est possible que nous aurons occasion de reproduire une autre partie de cette même lettre qui portera sur un autre fait que la discussion n'a pas encore jeté devant le public.

Du reste, le *Canadien* n'a pas trop à se glorifier du ton du dernier article du *True Witness* à son égard, lorsqu'il lui dit pour le consoler qu'il l'appelle simple et crêché à l'exces "pour éviter de lui attribuer quelque chose de pire que la simplicité pure," quelque chose de plus dégradant qu'une "bonne quelconque de crédule"; et si l'entente règne entre le clergé et le *Canadien* par rapport au ton dit la presse doit strictement faire usage lorsqu'elle discute avec ce journal de prédilection, *filii mi carissime*, elle ne règne pas entre ce dernier et le *True Witness* sur le fonds même de la question.

Le *Canadien* donne les chiffres des 5x populations catholiques et protestantes du Canada pour prouver que les catholiques n'ont rien à craindre dans l'avenir. Les catholiques sont tellement éparpillés dans le Haut-Canada qu'ils n'y peuvent élire de députés, et conséquemment les protestants comptent une forte majorité dans la chambre. La nouvelle division électorale ne changera pas sensiblement les forces relatives des deux croyances.

Nous reviendrons sur cet article compromettant du *Canadien*.

Les corporations religieuses et les réserves.

La *Gazette* de Montréal a répliqué à notre article sur les corporations religieuses qu'elle assimile aux réserves du clergé protestant. Nous savions d'avance que nos principes sur la propriété étaient différents des siens, aussi différents que l'idée protestante de la propriété l'est de l'idée catholique.

Le protestantisme donne à la propriété une base purement légale, ce qui fait que chez lui le pouvoir et le droit sont synonymes, tandis que le catholicisme lui donne une base essentiellement divine, établissant ainsi une distinction entre le pouvoir et le droit. Dans l'idée catholique la loi suppose la propriété et ne fait que la régler. Dans la même idée protestante, l'acte ne signifie rien autre chose que l'acte. Ainsi si le parlement d'Angleterre permettait le mariage entre le frère et la sœur, ce mariage serait légitime; dans l'idée catholique il serait légal mais illégitime. Le protestantisme ainsi que le dit notre correspondant, c'est donc le socialisme.

Les dépouillements de corporations religieuses et de familles au profit d'autres familles qui se sont faits sous les règnes d'Henri VIII, et de ses successeurs, ont été trouvés légitimes et permis, parce que l'autorité qui dépouillait avait le pouvoir de dépouiller. Il est un axiome anglais et protestant: "c'est que le parlement peut tout faire, si n'est changer la nature des sexes;" et c'est cet axiome à la main que le *Gazette* de Montréal, nous dit en caractères bien lisibles que le parlement peut dépouiller, à l'égard de dépouiller nos institutions religieuses.

Ce que la *Gazette* exprime c'est la pensée de tous les protestants du pays, sans en excepter un seul; pour eux tous il n'y a pas de titre qui tienne contre la force de la loi, laquelle force est le droit; il ne leur manque donc que l'opportunité que vous leur fournirez en détruisant le seul motif qui puisse les engager à laisser ces institutions en paix, le motif de l'intérêt.

Celui qui ne comprend pas cette vérité est un aveugle qui marche vers un abîme; et celui qui ne la proclame pas, envers et contre tous, est coupable devant Dieu et devant la société.

Le chemin de fer de la rive Nord.

Le *Journal* était samedi sous presse quand nous parvint la bonne nouvelle de la décision du bureau de direction du chemin de fer de la rive Nord, en faveur de la proposition de M. F. Baby. On ne saurait croire avec quelle anxiété attendait cette décision, et par la population de Québec, et par les vingt-six voix soumissionnaires. A tout moment les directeurs

étaient arrêtés sur le chemin, et on leur disait: "Quelle nouvelle? Cette anxiété générale et particulière est une preuve et de la valeur de l'entreprise pour Québec et de sa réalisation prochaine.

Quelle plus grande satisfaction le bureau de direction peut-il souhaiter pour son vote unanime, en faveur de la proposition de M. Baby, que l'approbation unanime de la presse de Québec, et quelle preuve plus grande de la justice de sa décision! Il était surtout important que la proposition couvrit tous les ouvrages possibles et toutes les dépenses possibles, parce que, comme toujours les ouvrages et les dépenses non compris dans le contrat, se fussent trouvés à la fin plus considérables que les spécifications écrites.

La compagnie s'est empressée de faire connaître au public la substance de la proposition acceptée, afin d'abord de satisfaire l'attente générale, et ensuite pour que les soumissionnaires non-heureux passent leurs jours à se plaindre de ce qu'ils n'avaient pas fait justice.

Voici à peu près la substance du contrat: M. Baby complète le chemin entre Montréal et Québec en trois ans, à partir du jour de la passation du contrat; il s'engage à fournir locomotives, chars et autres appareils de toute nature, la voie, et les terrains des débarcadères et des gares intermédiaires; à construire les débarcadères ainsi que l'immense quai sur lequel seront assis le débarcadère de Québec, et la voie entre le débarcadère et l'origine de la rue Saint-Joseph; à faire le clôture et le fossage sur toute la ligne, à ériger une ligne télégraphique avec pas moins de cinq stations, et avec plus au désir de la direction; à payer l'intérêt sur les bons des municipalités et de la compagnie, ainsi que sur les actions souscrites et complètement payées; à payer également les dépenses passées et présentes de la direction et des ingénieurs et autres employés; à localiser le chemin, à construire les ponts pour une double voie, le tout pour la somme de £8000 courant par mille.

Cinq cents hommes seront à l'œuvre sur le chemin au plus tard un mois après le jour de la passation du contrat, 1,000 après deux mois, 1,500 après trois mois et 2,500 après quatre mois. Les travaux devront se commencer simultanément à Québec, à Portneuf et aux Trois-Rivières, procédant de Québec vers Portneuf, de Portneuf vers Québec et vers les Trois-Rivières et vers Berthier. Les paiements ne devront se faire ni en argent ni d'avance. M. Baby acceptera les bons des municipalités et ceux de la compagnie. Les paiements se feront par versements de £30,000 chaque fois que l'entrepreneur aura fait pour cette valeur d'ouvrage, et celui-ci laisse en outre comme garantie entre les mains de la direction cinq pour cent sur les sommes dues.

Nous confrères ont donc raison quand ils disent qu'il n'était pas possible d'obtenir des conditions plus avantageuses. Le lecteur remarquera que le prix donné à M. Baby est plus élevé que le calcul de l'ingénieur, mais il est juste de remarquer que la main-d'œuvre coûtait moins cher qu'aujourd'hui, ainsi que le fer et les autres matériaux quand il a fait son calcul. Ajoutons qu'il a supposé que la compagnie aurait de l'argent comptant pour faire faire l'ouvrage, et n'a pas pris en compte l'intérêt qu'elle aurait à payer, durant la phase de la construction, sur les bons municipaux et ceux de la compagnie. Dans ce même calcul n'est pas compris non plus le coût des terrains, des débarcadères et des immenses travaux à faire dans la rivière Saint-Charles.

On peut dire que la garantie du succès se trouve dans les engagements graves de l'entrepreneur autant que dans l'excellence de l'entreprise. Il serait inutile de répéter les éloges que toute la presse de cette ville, adressées à l'envie à M. Baby dont l'énergie extraordinaire est un sujet d'étonnement pour ceux qui la connaissent; mais nous sommes sûrs que les populations des deux rives du fleuve, au-dessus de Québec auront salué avec joie et reconnaissance la nouvelle que nous donnons aujourd'hui.

Déjà M. Baby a donné deux sous-contrats, le premier pour dix milles de chemin, à M. Michael Scott, du Cap Rouge, et le second, pour 20 milles, à M. Hippolyte Dubord.

Que nos populations se réjouissent au bruit du sifflet qui semble déjà se faire entendre, et que toutes nos volontés aident la volonté de l'entrepreneur.

Le télégraphe est venu nous apprendre la déplorable nouvelle de la perte de M. Fabien Bois, de la Basse-Ville, qui a péri avec quatre compagnons dans une chaloupe tout auprès du quai de l'Islet. M. Bois était un marchand entreprenant et heureux, et un bon et patriotique citoyen. Sa perte a produit une profonde et pénible sensation dans les cœurs de ses nombreux amis.

étaient arrêtés sur le chemin, et on leur disait: "Quelle nouvelle? Cette anxiété générale et particulière est une preuve et de la valeur de l'entreprise pour Québec et de sa réalisation prochaine.

Quelle plus grande satisfaction le bureau de direction peut-il souhaiter pour son vote unanime, en faveur de la proposition de M. Baby, que l'approbation unanime de la presse de Québec, et quelle preuve plus grande de la justice de sa décision! Il était surtout important que la proposition couvrit tous les ouvrages possibles et toutes les dépenses possibles, parce que, comme toujours les ouvrages et les dépenses non compris dans le contrat, se fussent trouvés à la fin plus considérables que les spécifications écrites.

La compagnie s'est empressée de faire connaître au public la substance de la proposition acceptée, afin d'abord de satisfaire l'attente générale, et ensuite pour que les soumissionnaires non-heureux passent leurs jours à se plaindre de ce qu'ils n'avaient pas fait justice.

Voici à peu près la substance du contrat: M. Baby complète le chemin entre Montréal et Québec en trois ans, à partir du jour de la passation du contrat; il s'engage à fournir locomotives, chars et autres appareils de toute nature, la voie, et les terrains des débarcadères et des gares intermédiaires; à construire les débarcadères ainsi que l'immense quai sur lequel seront assis le débarcadère de Québec, et la voie entre le débarcadère et l'origine de la rue Saint-Joseph; à faire le clôture et le fossage sur toute la ligne, à ériger une ligne télégraphique avec pas moins de cinq stations, et avec plus au désir de la direction; à payer l'intérêt sur les bons des municipalités et de la compagnie, ainsi que sur les actions souscrites et complètement payées; à payer également les dépenses passées et présentes de la direction et des ingénieurs et autres employés; à localiser le chemin, à construire les ponts pour une double voie, le tout pour la somme de £8000 courant par mille.

Cinq cents hommes seront à l'œuvre sur le chemin au plus tard un mois après le jour de la passation du contrat, 1,000 après deux mois, 1,500 après trois mois et 2,500 après quatre mois. Les travaux devront se commencer simultanément à Québec, à Portneuf et aux Trois-Rivières, procédant de Québec vers Portneuf, de Portneuf vers Québec et vers les Trois-Rivières et vers Berthier. Les paiements ne devront se faire ni en argent ni d'avance. M. Baby acceptera les bons des municipalités et ceux de la compagnie. Les paiements se feront par versements de £30,000 chaque fois que l'entrepreneur aura fait pour cette valeur d'ouvrage, et celui-ci laisse en outre comme garantie entre les mains de la direction cinq pour cent sur les sommes dues.

Nous confrères ont donc raison quand ils disent qu'il n'était pas possible d'obtenir des conditions plus avantageuses. Le lecteur remarquera que le prix donné à M. Baby est plus élevé que le calcul de l'ingénieur, mais il est juste de remarquer que la main-d'œuvre coûtait moins cher qu'aujourd'hui, ainsi que le fer et les autres matériaux quand il a fait son calcul. Ajoutons qu'il a supposé que la compagnie aurait de l'argent comptant pour faire faire l'ouvrage, et n'a pas pris en compte l'intérêt qu'elle aurait à payer, durant la phase de la construction, sur les bons municipaux et ceux de la compagnie. Dans ce même calcul n'est pas compris non plus le coût des terrains, des débarcadères et des immenses travaux à faire dans la rivière Saint-Charles.

On peut dire que la garantie du succès se trouve dans les engagements graves de l'entrepreneur autant que dans l'excellence de l'entreprise. Il serait inutile de répéter les éloges que toute la presse de cette ville, adressées à l'envie à M. Baby dont l'énergie extraordinaire est un sujet d'étonnement pour ceux qui la connaissent; mais nous sommes sûrs que les populations des deux rives du fleuve, au-dessus de Québec auront salué avec joie et reconnaissance la nouvelle que nous donnons aujourd'hui.

Déjà M. Baby a donné deux sous-contrats, le premier pour dix milles de chemin, à M. Michael Scott, du Cap Rouge, et le second, pour 20 milles, à M. Hippolyte Dubord.

Que nos populations se réjouissent au bruit du sifflet qui semble déjà se faire entendre, et que toutes nos volontés aident la volonté de l'entrepreneur.

Le télégraphe est venu nous apprendre la déplorable nouvelle de la perte de M. Fabien Bois, de la Basse-Ville, qui a péri avec quatre compagnons dans une chaloupe tout auprès du quai de l'Islet. M. Bois était un marchand entreprenant et heureux, et un bon et patriotique citoyen. Sa perte a produit une profonde et pénible sensation dans les cœurs de ses nombreux amis.

Le travail d'achèvement au conventuellement se poursuit avec une extrême activité. Plus de 150 hommes sont à l'œuvre.

Ceux de nos lecteurs de la ville de Montréal qui désirent se procurer les exemplaires des *Notes sur les Registres de Notre-Dame de Québec*, peuvent laisser leurs noms à la librairie de M. J. B. Rolland, rue St. Vincent.

Dépêches télégraphiques.

(Transmises au Journal de Québec.)  
MONTREAL, 11 avril.—Thermomètre, 27 au-dessus de zéro; baromètre, 29.95. Vent Nord-Est; Temps clair, ciel pur. Forte gelée, la nuit dernière.

10 heures A. M.—La maille anglaise vient d'arriver.

TROIS-RIVIÈRES.—Temps clair et doux. ISLET, 10 avril.—Hier, vers six heures du soir, une chaloupe, pesamment chargée d'agrès de bâtiment, s'éloigna de la jetée; elle contenait cinq personnes, MM. Fabien Bois, négociant, de Québec, Cléophas Bernier, du Cap St.-Ignace, Henri Lapointe, de St. André, et de-avant élève du collège nautique de Québec; le jeune Lortie, de Québec; et —Bechard, de Kamouraska. Vers 3 heures, ce matin, on entendit des cris venant de la direction des batteries du large, à environ un mille en bas de la jetée. Il fut impossible de mettre un canot à l'eau avant le jour; la chaloupe avait coulé à fond et deux ou trois minutes avant que le canot atteignit le théâtre de l'accident, les

personnes qui le montaient virent deux hommes s'accrochant au haut des mâts dont l'extrémité dépassait d'environ deux pieds la surface de l'eau; mais ils étaient tellement épuisés qu'ils lâchèrent prise et disparurent avant que le canot fût à leur portée. A la basse marée, les corps furent trouvés, à l'exception de celui de M. Bois. On suppose que trouvant le temps trop mauvais, ils revenaient se mettre à l'abri de la jetée lorsque la chaloupe frappa sur un rocher.

Corporation de Québec.

SÉANCE SPÉCIALE DU CONSEIL-DE-VILLE.  
7 avril 1854.

Présents: Son Honneur le Maire, MM. Glackemeyer, Maguire, Anderson, Bureau, Larose, Morin, Connolly, Murray, Quinn, Vallée, Hall, Dorval, Lee, Robitaille, Joseph, Rheume, Sewell et Rousseau.

Le procès-verbal de la dernière séance a été lu et adopté.

Présenté la notification d'un appel à la cour supérieure d'un jugement rendu par les magistrats dans une cause de la corporation contre Joseph Gingras.

Renvoyé à MM. Lefevre et Angers pour répondre au nom de la corporation devant la cour supérieure.

Présenté une lettre de l'inspecteur des chemins touchant.....

Présenté un état des sommes perçues sur le marché de la Haute-Ville en mars dernier, savoir: £40 4 9.

Présenté un état du montant reçu et dépensé par le département de l'aqueduc en février dernier.

Présenté une lettre de P. Lesueur, écr., réclamant des dommages pour le mal que se sont fait quelques-uns des membres de sa famille par suite d'une chute causée par le mauvais état de la rue St. Valier. Renvoyé au comité des chemins.

Présenté une lettre de M. P. Peebles, touchant la pose de tuyaux pour le gaz dans certaines rues. Renvoyé au même comité.

Présenté une lettre de M. M. Patry, priant le conseil de l'exempter du paiement d'une amende, etc. Renvoyé au comité de police.

Présenté une lettre de M. J. Grenier, qui demande le paiement d'un compte. Renvoyé au comité des marches.

Présenté une lettre de M. F. Wyse, qui demande l'achat d'une partie de la propriété de M. Blumhart au pied de la rue la Montagne, etc. Renvoyé au comité des chemins.

Présenté le 236e rapport du comité des finances.

M. Connolly, secondé par M. Hall, a proposé:

Que le projet du règlement qui vient d'être lu, imposant une nouvelle taxe sur les citoyens soit publié en français et en anglais, dans les journaux de la ville pour l'information des intéressés.

Laquelle motion a été mise aux voix et rejetée après division de 7 contre 10, savoir:

Pour: MM. Connolly, Quinn, Maguire, Bureau, Rheume, Dorval et Hall, (7).

Contre: M. Vallée, Glackemeyer, Robitaille, Sewell, Joseph, Morin, Larose, Lee, Murray et Anderson, (10).

M. Hall, secondé par M. Connolly, a proposé et il a été

Résolu,—Que le règlement qui vient d'être lu, imposant une nouvelle taxe sur les citoyens, soit publiée en français et en anglais dans les deux journaux de la corporation, pour l'information des intéressés.

M. Lee, secondé par M. Glackemeyer, a proposé et il a été

Résolu,—Que le trésorier de la cité mette devant ce conseil un état des cotisations imposées sur les propriétaires et locataires pour les années 1852 et 1853; aussi le montant reçu à compte de ces cotisations pour ces deux années.

M. Connolly, secondé par M. Murray, a proposé et il a été

Résolu,—Que le comité des chemins fasse rapport à sa première convocation à ce conseil du coût probable du prolongement de la rue St. Pierre par les quais jusqu'à la chapelle des Matelots, dans le quartier Champlain, et qu'une exploration et un plan de cette nouvelle rue projetée accompagnent le rapport.

Pour: MM. Connolly, Quinn, Glackemeyer, Bureau, Anderson, Murray et Hall, (7).

Contre: MM. Vallée, Maguire, Lee, Joseph et Rousseau, (5).

M. Hall, secondé par M. Glackemeyer, a proposé.

Que ce conseil s'ajourne.

Laquelle motion a été mise aux voix et rejetée.

L'ordre du jour étant appelé:

Lu le 2nd article du 22e rapport du comité des chemins, lequel a été mis aux voix et adopté.

Résolu,—Que la somme de deux cent-cinquante louis soit soustraite pour l'élargissement d'une partie de la rue du Porche, quartier Saint-Pierre, et que cette somme soit payée aux Dames Religieuses de Saint-Roch à compte de la vente à la corporation de la partie de leur terrain nécessaire pour faire cette amélioration, et aussitôt qu'on aura élargi cette rue d'au moins dix pieds dans toute la longueur qu'il y a de la rue St. Pierre au côté Est de la rue de l'Union.

Ensuite, sur motion de M. Lee, secondé par M. Murray, il a été

Ventes par Encan.

Annonces Nouvelles.

Avis Divers.

Soumissions, etc.

Annonces Officielles.

Medecines.

EPICERIES, POTERIE, USTENSILES DE MAGASINS, ETC.

Par encan sera vendu aux magasins de A. M. BOLDUC, (qui se retire d'affaires), rue Saint-Georges, faubourg Saint-Jean, MARDI SOIR, le 11 avril :

TOUTS ses fonds de commerce, consistant en thés, cafés, manèges, liqueurs, vins, poterie, etc., en lots à la convenance des acheteurs.

MERCREDI après-midi, à DEUX heures, et le SOIR à SEPT heures, sera offert le reste du fonds de commerce.

—AUSI— Les meubles de magasin, consistant en barils, poids, balances à patente, etc., etc. La vente à SEPT heures.

THOMAS BICKELL, Encanteur et Courtier. 11 avril 1854.

MEUBLES DE MENAGE.

Par encan sera vendue à la résidence de A. M. BOLDUC, rue Saint-Georges, (côté d'Abraham), le LUNDI, 17 avril :

TOUTS les meubles de ménage presque neufs et en bon ordre, consistant en sofa d'acajou couvert en crin, sofa noir, chaises d'acajou, tables à cartes, plateaux de verre, tapis de tables, horloges, porcelaine, verrerie et poterie, ustensiles de cuisine, poêles, tuyaux, etc.

La vente à UNX heures. THOMAS BICKELL, Encanteur et Courtier. 11 avril 1854.

VENTE POUR LES ASSUREURS.

Sera vendue à l'encan, JEUDI prochain, 13 courant à la BOURSE DE QUEBEC, pour compte des assureurs ou autres intéressés :

1. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

2. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

3. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

4. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

5. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

6. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

7. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

8. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

9. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

10. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

11. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

12. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

13. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

14. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

15. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

16. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

17. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

18. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

19. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

20. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

21. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

22. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

23. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

24. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

25. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

26. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

27. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

28. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

29. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

30. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

31. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

32. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

33. LA COQUE du brick NESTOR, de Maryport, de 200 tonneaux par sa feuille, naufragé sur l'île-aux-Lièvres, en novembre dernier, tel qu'il se trouve ou se trouvera. On dit que les chaînes et ancres sont attachées au vaisseau.

VOITURES.

AMBROISE VERRET, CARROSSIER, Faubourg St. Jean, rue St. Georges, (au haut de la Côte d'Abraham).

L'honneur d'informer ses nombreux pratiques et le public en général qu'il a maintenant en son magasin le plus grand et le plus bel assortiment de voitures qu'il a encore jamais eu, consistant en Carrosses à trois sièges, Phaétons couverts et non couverts, Wagons de plaisir et de famille, Wagons couverts et sièges mousins, ainsi que quelques voitures à deux roues.

Ses prix varient de 30 à 250. Les ordres sont exécutés avec la plus grande ponctualité et le tout est confectionné avec les meilleurs matériaux d'Angleterre et des États-Unis.

Tout le monde est invité à venir visiter son magasin de voitures, qui est constamment ouvert de 8h à 4h P. M. à 6h P. M. Québec, 11 avril 1854.

CORPORATION.

Bureau de l'Inspecteur des Chemins, No. 25, rue Ste. Anne, Québec, 10 avril 1854.

AVIS est par le présent donné que les maisons, le quai et les emplacements ci-dessous désignés seront loués par encan, à l'Hôtel-de-Ville, rue St. Louis, LUNDI, le 24 du courant, à DEUX heures P. M., savoir :

1. Une maison située sur le chemin de Lorette, dans la Bailliée avec abattoir, bureaux et étables, le tout actuellement occupé par Wm. Toner.

2. Une maison avec Jardin, située sur la rue St. Gabriel, dans le quartier Saint-Jean.

3. Un quai sur la rue Dorchester, près de l'Hôtel de la Marine.

4. Un emplacement sur la rue St. Gabriel, quartier Saint-Roch, 60 x 60 pieds, très bien adapté pour un Jardin ou pour une cour à bois de chauffage.

5. Un emplacement à l'encourtoir St. Eustache et Nouvelle, dans le quartier Saint-Jean, très propre à y faire une cour à bois.

6. Un emplacement situé sur la rue St. Joseph, dans la Bailliée, contenant 10,620 pieds, propre à y faire un Jardin.

7. Un emplacement à l'encourtoir des rues St. Joseph et Grant, récemment occupé comme cour à bois.

8. Un emplacement situé sur la rue St. Joseph, dans la Bailliée, contenant 10,620 pieds, propre à y faire un Jardin.

9. Un terrain sur la rue Dorchester, maintenant occupé par Ignace Augers.

10. Un terrain à l'encourtoir des rues Craig et Fleurie, déjà occupé comme cour à bois.

11. Un emplacement sur la rue St. Ours.

12. Un terrain sur la rue St. Jérôme (Ces deux derniers propres au jardinage).

13. Un emplacement circonscrit par les rues St. Paul, St. Roch et celle qui joindra la rue St. Joseph au St. Pierre.

Les conditions seront énoncées sur les lieux. Par ordre, JOS. HAMEL, Inspecteur des chemins.

SEL FIN.

500 SACS SEL FIN DE LIVERPOOL à vendre par JOHN ANDERSON & Co. 11 avril 1854.

A VENDRE :

MELASSE DE CASSONADE, Cassonade brillante. JOHN ANDERSON & Co. 11 avril 1854.

CIGARRES.

UN lot de MARQUES DE CHOIX sera vendu à bon marché pour clore des consignations. JOHN ANDERSON & Co. 11 avril 1854.

HUILE DE Baleine blanche.

Do de Navette raffinée et blanche, Do do brune, à vendre par JOHN ANDERSON & Co. 11 avril 1854.

A VENDRE :

90 TONNES MELASSE de Cassonade de Porto Rico de choix, 90 boîtes Cassonade brillante supérieure, 100 boîtes Cigares de la Havane supérieures, 50 do de Principé do, 30 do Huile d'Olive, 18 quarts Huile de baleine blanche, 10 do Huile de navette raffinée et blanche, 10 do do brune, 200 Damesjeans assorties, 600 sacs Sel fin de Liverpool. —ET— Une variété de Pôbles de cuisine et de fantaisie, Balances à poids-forme et de comptoir, Peinture minérale de Bridgewater, etc. JOHN ANDERSON & Co. 11 avril 1854.

Hopital de la Marine.

DES soumissions seront reçues par MM. les Syndics de l'Hopital de la Marine jusqu'au VINGT-DEUX du courant, à MIDI, pour fournir l'Hopital pendant une année, à commencer du PREMIER MAI prochain, de ce qui suit, savoir :

BOEUF, PAIN, LAIT.

Le boeuf devra être livré alternativement par quartiers ayant en leur possession des BOEUFS et veaux, le prix par chaque 100 lbs.

Le pain devra être cuit dans des casseroles de fer blanc et divisé en petits pains de 1 lb ; et la soumission devra spécifier le prix par douzaine de pains de 4 lbs.

Tous les articles ci-dessus devront être de la meilleure qualité et tirés de l'Hopital.

Pour plus amples informations s'adresser au sousigné. PH. WELLS, S. T. C. H. M. & E. Québec, 11 avril 1854.

Chemins à Barrières.

ON recevra des soumissions au bureau des chemins à barrières d'ici à MARDI, le ONZIEME jour d'avril courant, à MIDI, pour battre les côtes et remplir les cavées qui se trouvent sur l'espace de deux milles du chemin de Bourg-Royal, et faire et macadamiser le dit chemin, conformément aux plans et spécifications que l'on peut voir au bureau de la commission.

Le chemin du Lac de Beauport, de son point de jonction avec le chemin St. Pierre, près de chez François Lafrance, pour une distance de deux milles.

Les soumissionnaires doivent spécifier le prix pour chaque mille séparément les syndics se réservant le choix d'améliorer le premier ou second mille, selon qu'ils pourront déterminer d'ici après.

On exigera des cautions pour la due exécution du contrat. J. PORTER, Secrétaire. 1er avril 1854.

PAR "EXPRES."

UNE CAISSE DE SCHALES FRANÇAIS, savoir : Crêpe brodé, Tissus imprimés, Ottoman, Grosgrain, Schales oblongs et carrés, GLOVER et FRY. Québec, 11 avril 1854.

COUCHETTES DE FER.

POBLES ET SIMPLES à vendre par W. HUNT & Co. Québec, 11 avril 1854.

Messieurs H. J. & D. NICOLL, Faiseurs des habits et de paletots brevetés, Nos. 114, 116, 128 et 130, Regent Street, et 22, Cornhill, Londres.

Le patronage distingué, les longueurs flatteuses, le travail supérieur et les demandes croissantes pour les habits de tout genre faits par D. NICOLL, sont des preuves de l'utilité de la durée et de l'excellence de leurs vêtements "fashionable" et élégants, puisque des milliers en ont acheté, ils sont presque toujours retournés en acheter d'autres.

PALETOTS AM. DE NICOLL, PALETOTS MELTON DE NICOLL, PALETOTS VENITIENS DE NICOLL, HABITS DU MATIN DE NICOLL, HABITS DE CHASSE DE NICOLL, HABITS DE GERMONDIE DE NICOLL.

Quelques-uns des articles ci-dessus viennent d'être reçus par "EXPRES," et les soumissionnaires attendent dans le premier qui doit arriver à ce port ce printemps, un assortiment des vêtements de H. J. & D. Nicoll, propres aux chaleurs de l'été, faits de tissus légers et magnifiques.

GLOVER et FRY, Agents. Québec, 11 avril 1854.

Avis public.

Une assemblée des MAITRES CORDONNIERS de cette ville, pour fixer les prix des articles fabriqués par eux.

Il a été résolu.—Que comme il y a une hausse d'un tiers sur le prix des matières et des outils, et que le public obtiendra plus de ponctualité et d'expédition dans l'exécution des commandes ; Nous soumissionnaires consentons à adopter (au lieu de 25 pour cent sur le système actuel de crédit) une hausse de 12 1/2 pour cent seulement au comptant, ce qui assurera au public un avantage de 12 1/2 pour cent, par une méthode plus sûre de faire des affaires.

Il a été résolu en outre.—Que comme, pour plusieurs raisons, il est désirable d'abolir le système actuel de crédit, changement par lequel on évitait des pertes avec le coût et le trouble de tenir et collecter des comptes, et le public obtiendra plus de ponctualité et d'expédition dans l'exécution des commandes ; Nous soumissionnaires consentons à adopter (au lieu de 25 pour cent sur le système actuel de crédit) une hausse de 12 1/2 pour cent seulement au comptant, ce qui assurera au public un avantage de 12 1/2 pour cent, par une méthode plus sûre de faire des affaires.

Edward Paddon, R. Richardson, Campbell & Bennett, J. Viger, John M. Mallin, David Turgeon. Québec, 4 avril 1854.

AVIS.

Le soumissionnaire informé le public qu'il établit ce printemps, au mois de mai de la campagne et particulièrement les pensionnaires à l'année qui l'ont-ils devant à libération patroné qu'il rétablit, ce printemps, au 1er mai, l'HOTEL DU CANADA, en la maison voisine de St. Pierre, en face du magasin de M. Yves Tessier, marchand.

M. BACQUET, Québec, 4 avril 1854.

SOCIETE FORMEE.

Les soumissionnaires se sont associés pour faire des affaires comme marchands, sous les noms et raison de PIERRE CHABOT, et JOSEPH DOMINIQUE.

1er avril 1854. PIERRE CHABOT, JOSEPH DOMINIQUE.

Hotel du Canada.

Le soumissionnaire informé le public, ses amis les marchands de la campagne et particulièrement les pensionnaires à l'année qui l'ont-ils devant à libération patroné qu'il rétablit, ce printemps, au 1er mai, l'HOTEL DU CANADA, en la maison voisine de St. Pierre, en face du magasin de M. Yves Tessier, marchand.

M. BACQUET, Québec, 4 avril 1854.

LE GRAND CONCERT

Vocal et Instrumental, DE M. ZEICLER, Sous le patronage distingué de Son Excellence l'Administrateur du Gouvernement, du Commandant et des Officiers de la Garison, Aura lieu MERCREDI, 19 AVRIL, A LA SALLE DE MUSIQUE.

Pour les détails voir le programme. Québec, 1er avril 1854.

VENTE A BAS PRIX CONTINUEES

Chaque jour du mois !! NOUS DISPOSONS MAINTENANT Du reste de notre fonds de commerce, offrant le Marché le plus avantageux Dans cette cité de toutes sortes. de MARCHANDISES SECHES. Venez à l'ancien magasin de CASEY et CIE. Québec, 8 avril 1854.

Volé.

RECOMPENSE ON donnera une récompense de 100 \$ à quiconque amènera à conviction la personne ou les personnes qui ont volé de l'Hôtel Russell les deux Castors vivants qui s'y trouvaient. S'adresser à R. H. RUSSELL, Chef de la Police. 8 avril 1854.

BOOMS ET CHAINES PERDUS.

ON donnera une récompense libérale aux personnes ayant en leur possession des BOOMS et CHAINES qu'on suppose avoir été emportés de bonne heure, par les glaces, en prendront soin jusqu'à leur livraison, à l'ouverture de la navigation, ou qui en donneront connaissance au bureau de la dite succession, soit par lettre ou en personne. S'adresser à R. H. RUSSELL, Chef de la Police. 8 avril 1854.

PEINTURES, HUILES, VITRES, ETC.

Tout ce qui est en vente, en détail, au magasin de la rue St. Louis, au coin de la rue St. Pierre, chez François Lafrance, pour une distance de deux milles.

Les soumissionnaires doivent spécifier le prix pour chaque mille séparément les syndics se réservant le choix d'améliorer le premier ou second mille, selon qu'ils pourront déterminer d'ici après.

On exigera des cautions pour la due exécution du contrat. J. PORTER, Secrétaire. 1er avril 1854.

PAR "EXPRES."

UNE CAISSE DE SCHALES FRANÇAIS, savoir : Crêpe brodé, Tissus imprimés, Ottoman, Grosgrain, Schales oblongs et carrés, GLOVER et FRY. Québec, 11 avril 1854.

Police de la Cité.

Le Chef de la Police recevra des soumissions d'ici à MIDI du 13 avril, pour fournir les articles suivants à la Police de la Cité :

4 Sautours, 33 paires de Pantalons, 30 Chapeaux, 36 paires de Bottes, 3 Habitants complets pour la police secrète.

On peut voir des modèles des articles demandés en s'adressant au chef de la police, Station du Cul-de-Sac. R. H. RUSSELL, Chef de Police. Québec, 30 mars 1854.

AVIS.

DES soumissions seront reçues jusqu'au VINGT-DEUX d'AVRIL, pour contracter un FETRE et un QUAI au Cap-Rouge. On peut voir les plans, etc., en s'adressant à R. JEFFREY, écuier, Cap-Rouge, ou au bureau de MM. FORSYTH et BELL, rue St. Pierre, 8 avril 1854.

Soumissions demandées.

DES soumissions seront reçues d'ici à SAMEDI, le QUINZIEME jour du mois d'AVRIL, pour la construction de deux ouvrages à faire dans la construction de QUAI dans le havre du Palais, savoir :

1. Un quai de 270 pieds de long à être érigé sur le prolongement du côté nord de la rue St. Joseph.

2. Un quai de 1300 pieds de long à être érigé sur une ligne parallèle à la rue St. Roch.

3. Une jetée de 800 pieds de long sur 90 pieds de large, dont le côté de l'est sera en prolongement du côté de l'est de la rue St. Nicolas.

On pourra voir les plans et devis des ouvrages ci-dessus en s'adressant à ce bureau, tous les jours, entre dix et deux heures. JOS. HAMEL, Inspecteur des chemins.

Farine avariée à vendre.

Le soumissionnaire recevra des demandes pour 2000 QUINTAUX DE FARINE à prendre à bord du "Clu" qui se trouve échoué sur le Ressal de l'île aux Oies. Aussi, fort demandé. Les personnes qui désirent engager du FRET pour du Beurre, des Provisions et de la Farine, à transporter du Ressal de l'île aux Lièvres et du Ressal de l'île aux Oies à Québec, dès l'ouverture de la navigation, voudront bien s'adresser à JOHN C. T. COCHRANE, Agent des assureurs, à Québec. 28 mars 1854.

LICITATION.

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUEBEC. Bureau du Greffier de la Cour de Circuit, sous le Bas-Canada à Québec, le VINGT-TROISIEME jour de MARS, mil-huit-cent-cinquante-quatre.

NOUS donnons avis, qu'en vertu d'une ordonnance de l'Honorable R. E. CARON, l'un des Juges de la Cour Supérieure pour le Bas-Canada, en date de ce jour, le procès-verbal d'adjudication de l'immobilier dépendant de la succession de feu JOSEPH-FRANÇOIS-XAVIER FERRAULT, écuier, (le dit immeuble ayant été préalablement vendu sur le lieu, par M. A. LEMOINE, Notaire, le VINGT ET UN MARS courant), a été déposé au bureau de la dite Cour pour recevoir des sur-enchères pendant l'espace de six semaines après quoi, il sera consenti un titre de vente au plus haut enchérisseur ou sur-enchérisseur, aux conditions mentionnées dans le dit procès-verbal dont il est loisible de prendre communication. Suit la description de l'immeuble.

Un emplacement situé en cette Haute-Ville de Québec, tenant aux rues Montcalm et Des Carrières, contenant trente-trois pieds deux pouces, plus ou moins de front, sur la rue Des Carrières, sur soixante et dix pieds plus ou moins de profondeur, borné par devant à la dite rue Des Carrières, par derrière en profondeur par A. Campbell, représentant F. Christie, par le Nord, à R. Fournier, représentant F. Fortier, en suivant l'alignement du mur mitoyen de ce côté jusqu'en fin de la profondeur, et vers le Sud, à la dite rue Montcalm, sur lequel emplacement est une maison en pierre et autres bâtisses, circonstances et dépendances.

Les sur-enchères seront reçues jusqu'au VENDREDI le QUINZE de MAI prochain, à DIX heures avant MIDI. BURROUGHS & FISET, 2e. M. P. C. S.

SUCCESSION DE FEU WM. HOLEHOUSE.

ON recevra des soumissions d'ici au 22 du courant, pour la possession et l'usage d'un commerce appartenant à la succession de feu Wm. HOLEHOUSE, aussi du bail de la maison qu'il occupait sur la rue St. Jean. On peut voir les articles et l'inventaire en s'adressant à WM. G. WURTELE, WM. EADON, Syndics. Québec, 18 mars 1854.

SUCCESSION DE FEU WM. HOLEHOUSE.

AVIS est par le présent donné que MM. WILLIAM WURTELE et WILLIAM EADON ont été nommés pour administrer et régler la succession de feu Wm. HOLEHOUSE, conformément à une lettre de procuration donnée, ce jour, par Mary-Ann Holehouse, l'exécutive-testamentaire, et faite au bureau de la dite succession. Toutes les personnes endettées envers la succession devront donc payer aux messieurs ci-dessus nommés, qui sont maintenant autorisés à donner des quittances. J. S. HOSSACK, Notaire. Québec, 18 mars 1854.

PRO

Immeubles, Immeubles à vendre. Le soussigné offre en vente, à des termes...

A VENDRE OU A LOUER, Possession donnée immédiatement ou au ter...

DEUX MAISONS A VENDRE, Situées dans le faubourg Saint-Jean, l'une...

A louer ou à vendre, UN des plus beaux logements, consistant en huit appartements...

A VENDRE, 8 EMPLACEMENTS situés entre l'ancienne et la nouvelle barrière Saint-Valier...

A VENDRE, UNE jolie habitation, située sur le chemin de la Ste. Foye...

A VENDRE OU A LOUER, LA Villa Woodside, avec étable, remise, etc...

MANUFACTURE LAROCHELLE, A VENDRE OU A LOUER, Le magnifiquement appelé la "Manufacture Larochelle"...

AVIS D'ENCAN, Le soussigné, reconnaissant des faveurs qui l'ont accueilli par le passé...

Pour deux semaines encore, JAMES HEWITT & Co. continuent de vendre deux semaines encore...

AU PRIX COUTANT, Wm. LAIRD & Co. prennent la liberté d'attirer l'attention sur leur fonds de Toiles à rayures...

A VENDRE, 80 QUARTS VERNIS BRILLANT, contenant environ 30 gallons chaque.

CHARBON DE FORGE, A vendre par le soussigné : CHAUDRONS du meilleur Charbon de Forge.

A VENDRE, 15 QUANTAUX PLOMB EN FEUILLE, de 4 et de 5-16 pouces.

AVIS, UN avis est par le présent donné qu'une pétition sera présentée à la prochaine session du parlement provincial pour obtenir un acte d'incorporation en faveur de l'Assurance marine impériale contre feu.

UNE personne qui peut fournir de bonnes recommandations désire une place comme MENAGÈRE dans une maison privée.

ON a trouvé hier, dans la rue St. Jean, faubourg St. Jean, une certaine somme d'argent. S'adresser à P. G. TROUBANGEAU, écuyer, cote d'Abraham.

LESSONNIER, CUIR, HARNAIS, SOULIERS, ETC., ETC.

Le soussigné remercie ses pratiques et le public généralement de l'encouragement qu'il en a reçu jusqu'à présent, et les informe qu'il a maintenant en mains un assortiment de CUIR, HARNAIS, SOULIERS, de toutes sortes, lesquels il vendra à des prix très-modérés, avec facilité de paiement, ou à cinq pour cent d'escompte, dans le cas de vente en gros au comptant.

JOSEPH CADOTTE, Rue St. Pierre, Basse-Ville. Québec, 30 mars 1854.

Papiers Peints, etc.

On trouve toujours chez les soussignés un grand assortiment de PAPIERS PEINTS pour salons et saloirs, dont quelques-uns sont des paysages.

ATTENTION !! GRANDE VENTE SANS RESERVE DE MARCHANDISES SECHES, Se détaillant de 25 à 30 par 0/10 au-dessous des prix en gros.

B. O'NEILL, No 10, RUE ST. JEAN, (EN DE LA PORTE SAINT-JEAN) offre en vente aux citoyens de Québec, depuis le 14 du courant, le contenu de 167 paquets de MARCHANDISES les plus à bas prix qui aient jamais été offerts sur le marché de cette cité, importés par ses soins et par l'arrivée bien tant des Articles.

CONSTANT EN PARTIE COMME SUIV : Velours noirs et de couleur, à bon marché, Une variété de Draps noirs et de fantaisie, Doekins, Un superbe choix des Sainetes du Haut-Canada, 200 pièces d'Indiennes, provenant du naufrage du "Anne", Un lot magnifique de châles, à moitié prix, Rubans en grande quantité à tres bas prix, etc. — AUSSI, 200 pièces de coton gris, de 3 deniers et demi à 6 deniers, 275 idem Shirlings et toiles à grande largeur, de 3 deniers à 5 deniers et demi.

THOMAS ANDREWS, No 3, RUE ST. JEAN, Plombier, poseur d'appareils à gaz, et ouvrier en fer en feuille, en ferblanc et en cuivre, informe respectueusement ses pratiques et le public qu'ayant complété ses ateliers, il est en mesure de prendre à exécution avec efficacité et célérité, et AUX TAUX LES PLUS MODERES TOUTES SORTES D'OUVRAGE dans les branches susdites.

GRANDE REDUCTION DANS LE PRIX DES MARCHANDISES SECHES, Au "Commercial House," Marché de la Haute-Ville, près de la Cathédrale de Notre-Dame.

Le soussigné prend la liberté d'annoncer aux habitants de Québec et de ses environs que, dans la vue de faire place à ses importations du printemps, il commencera à vendre, LUNDI, le 16 de janvier, TOUT SON FONDS CONSIDÉRABLE DE MARCHANDISES SECHES, de goût et d'utilité, et convenables à la saison, à des prix réduits de 15 à 20 0/10, ce qui donnera aux acheteurs un comptant l'opportunité d'avoir une marchandise toute récemment importée, à des prix ci-devant inconnus à Québec.

Le fonds consiste en partie comme suit : Merinos français, Draps de Colbourg, Draps de Crépe et Vicuna, Cachemires et Delaines imprimés, Plaids de Gala, Draps de Laine, Soies à brocart et à raues, Idem ouvré et noir, Patron de robes brodés, Robes à la Bayadère, Robes de bal, Gants, Bas, Rubans, Dentelles, Fleurs, Mousselines brodées, Fichus, Mouchoirs de fantaisie, Bonnettes de velours, de soie et de pluche, Châles oblongs et carrés, Toile à nappes, Toile à serviettes, Coton blanc, Coton barié, Couvertures, Flanelles.

Merinos français, Draps de Colbourg, Draps de Crépe et Vicuna, Cachemires et Delaines imprimés, Plaids de Gala, Draps de Laine, Soies à brocart et à raues, Idem ouvré et noir, Patron de robes brodés, Robes à la Bayadère, Robes de bal, Gants, Bas, Rubans, Dentelles, Fleurs, Mousselines brodées, Fichus, Mouchoirs de fantaisie, Bonnettes de velours, de soie et de pluche, Châles oblongs et carrés, Toile à nappes, Toile à serviettes, Coton blanc, Coton barié, Couvertures, Flanelles.

AVIS est par le présent donné à toutes personnes qui ont l'intention de s'adresser à l'Assemblée législative pour obtenir des BILLS PRIVÉS et Locaux, Législatifs pour obtenir des privilèges exclusifs ou des pouvoirs de corporation pour des fins de commerce ou autres entreprises de profit, soit pour régler des arpentages ou des limites, soit pour faire quelque chose dont l'opération affecterait les droits ou la propriété d'autrui, que les BILLS PRIVÉS sont tenus par les 62e, 63e et 64e parties qu'elles sont tenues par la propriété d'autrui, et que les BILLS PRIVÉS sont tenus par la propriété d'autrui, et que les BILLS PRIVÉS sont tenus par la propriété d'autrui.

"National Express Co." EFFECTUANT LA TRANSMISSION D'ARGENT, BILLETTS DE BANQUE et de la remise de fonds sur billes promissaires ou comptes, et transigeant les affaires générales.

AVIS PUBLIC est par le présent donné que la Banque de Québec pétitionnaire la Législature Provinciale à sa prochaine session pour obtenir des amendements à sa charte, dans le but d'augmenter son capital, et pour d'autres fins.

AVIS est par le présent donné qu'une pétition sera présentée à la prochaine session du parlement provincial pour obtenir un acte d'incorporation en faveur de l'Assurance marine impériale contre feu.

UN avis est par le présent donné qu'une pétition sera présentée à la prochaine session du parlement provincial pour obtenir un acte d'incorporation en faveur de l'Assurance marine impériale contre feu.

Assurances, COMPAGNIE D'ASSURANCE ROYALE, Batisses de l'Assurance Royale, RUES NORTH JOHN ET DALE, LIVERPOOL.

LE fonds considérable de la Compagnie et le nombre et l'influence des ses propriétaires, méritent au rang des premiers les plus élevés du royaume, quant à ce qui regarde les intérêts du public.

Compagnie d'Assurance de l'Aigle, sur la vie. BUREAU des Agents, QUAI DE BRUNT, (au-dessous de la porte).

Assurance Coloniale de la Vie, BUREAU CENTRAL, 22, PLACE ST. ANDRÉ.

EDIMBOURG, BUREAU PRINCIPAL EN CANADA, 49, RUE ST. JACQUES, MONTREAL.

Division des Profits : LES profits qui se sont accumulés dans les affaires de cette Compagnie depuis 1846, seront divisés le 25 MAI 1854, et les parties prenant des Assurances d'après l'échelle participative avant cette date, auront droit à une part dans le fonds mis à part pour être divisé entre les assurés.

COMPAGNIE "EQUITABLE" D'ASSURANCE CONTRE LE FEU, 450, West Strand, Londres.

BRITISH AMERICA ASSURANCE COMPANY, CAPITAL - - - - £100,000. BUREAU PRINCIPAL, TORONTO.

Bureau de l'Agence de Québec, qui des Indes, Le soussigné ayant accepté l'agence de cette compagnie, est maintenant prêt à prendre des RISQUES MARITIMES, sur bâtiments voyageant sur les mers et les eaux intérieures.

Remèdes, NE LISEZ POINT CECI, Qu'avec la croyance que tout ce que l'on a dit de propos de Colman, pour les douleurs de l'Estomac, peut-être prouvé substantiellement.

ROB-LAFECTEUR, LE ROB végétal du Dr. BOYEAU-LAFECTEUR, est le seul et le plus supérieur aux sirops de Cuisinier et de salapêtre. Il effectue une cure radicale, sans mercure, de toutes affections de la peau, boutons, scrofules, conséquences de la gale, ulcères, et des symptômes résultant d'accouchements dans l'âge critique des femmes et des humeurs arides.

ROB-LAFECTEUR, LE ROB végétal du Dr. BOYEAU-LAFECTEUR, est le seul et le plus supérieur aux sirops de Cuisinier et de salapêtre. Il effectue une cure radicale, sans mercure, de toutes affections de la peau, boutons, scrofules, conséquences de la gale, ulcères, et des symptômes résultant d'accouchements dans l'âge critique des femmes et des humeurs arides.

AVIS, GOODWIN FRERES prennent la liberté d'informer leurs pratiques et le commerce, que depuis le premier de mai courant, ils continuent sur les affaires comme importateurs et marchands en gros seulement, de Paternité et Ferrerie, aux magasins de B. TREMAIN, écuyer, rue Saint-Paul.

AVIS, GOODWIN FRERES prennent la liberté d'informer leurs pratiques et le commerce, que depuis le premier de mai courant, ils continuent sur les affaires comme importateurs et marchands en gros seulement, de Paternité et Ferrerie, aux magasins de B. TREMAIN, écuyer, rue Saint-Paul.

AVIS, GOODWIN FRERES prennent la liberté d'informer leurs pratiques et le commerce, que depuis le premier de mai courant, ils continuent sur les affaires comme importateurs et marchands en gros seulement, de Paternité et Ferrerie, aux magasins de B. TREMAIN, écuyer, rue Saint-Paul.

AVIS, GOODWIN FRERES prennent la liberté d'informer leurs pratiques et le commerce, que depuis le premier de mai courant, ils continuent sur les affaires comme importateurs et marchands en gros seulement, de Paternité et Ferrerie, aux magasins de B. TREMAIN, écuyer, rue Saint-Paul.

AVIS, GOODWIN FRERES prennent la liberté d'informer leurs pratiques et le commerce, que depuis le premier de mai courant, ils continuent sur les affaires comme importateurs et marchands en gros seulement, de Paternité et Ferrerie, aux magasins de B. TREMAIN, écuyer, rue Saint-Paul.

AVIS, GOODWIN FRERES prennent la liberté d'informer leurs pratiques et le commerce, que depuis le premier de mai courant, ils continuent sur les affaires comme importateurs et marchands en gros seulement, de Paternité et Ferrerie, aux magasins de B. TREMAIN, écuyer, rue Saint-Paul.

Remèdes, TRESOR DES NOURRICES.

CE n'est point un remède nouveau qu'on offre au public. Pendant de longues années, dans le district de Montréal, il s'est, petit à petit, introduit dans les familles, et par ses seules qualités s'est acquis une popularité sans égale.

ON trouve toujours chez les soussignés un grand assortiment de PAPIERS PEINTS pour salons et saloirs, dont quelques-uns sont des paysages.

ATTENTION !! GRANDE VENTE SANS RESERVE DE MARCHANDISES SECHES, Se détaillant de 25 à 30 par 0/10 au-dessous des prix en gros.

B. O'NEILL, No 10, RUE ST. JEAN, (EN DE LA PORTE SAINT-JEAN) offre en vente aux citoyens de Québec, depuis le 14 du courant, le contenu de 167 paquets de MARCHANDISES les plus à bas prix qui aient jamais été offerts sur le marché de cette cité, importés par ses soins et par l'arrivée bien tant des Articles.

CONSTANT EN PARTIE COMME SUIV : Velours noirs et de couleur, à bon marché, Une variété de Draps noirs et de fantaisie, Doekins, Un superbe choix des Sainetes du Haut-Canada, 200 pièces d'Indiennes, provenant du naufrage du "Anne", Un lot magnifique de châles, à moitié prix, Rubans en grande quantité à tres bas prix, etc. — AUSSI, 200 pièces de coton gris, de 3 deniers et demi à 6 deniers, 275 idem Shirlings et toiles à grande largeur, de 3 deniers à 5 deniers et demi.

THOMAS ANDREWS, No 3, RUE ST. JEAN, Plombier, poseur d'appareils à gaz, et ouvrier en fer en feuille, en ferblanc et en cuivre, informe respectueusement ses pratiques et le public qu'ayant complété ses ateliers, il est en mesure de prendre à exécution avec efficacité et célérité, et AUX TAUX LES PLUS MODERES TOUTES SORTES D'OUVRAGE dans les branches susdites.

GRANDE REDUCTION DANS LE PRIX DES MARCHANDISES SECHES, Au "Commercial House," Marché de la Haute-Ville, près de la Cathédrale de Notre-Dame.

Le soussigné prend la liberté d'annoncer aux habitants de Québec et de ses environs que, dans la vue de faire place à ses importations du printemps, il commencera à vendre, LUNDI, le 16 de janvier, TOUT SON FONDS CONSIDÉRABLE DE MARCHANDISES SECHES, de goût et d'utilité, et convenables à la saison, à des prix réduits de 15 à 20 0/10, ce qui donnera aux acheteurs un comptant l'opportunité d'avoir une marchandise toute récemment importée, à des prix ci-devant inconnus à Québec.

Le fonds consiste en partie comme suit : Merinos français, Draps de Colbourg, Draps de Crépe et Vicuna, Cachemires et Delaines imprimés, Plaids de Gala, Draps de Laine, Soies à brocart et à raues, Idem ouvré et noir, Patron de robes brodés, Robes à la Bayadère, Robes de bal, Gants, Bas, Rubans, Dentelles, Fleurs, Mousselines brodées, Fichus, Mouchoirs de fantaisie, Bonnettes de velours, de soie et de pluche, Châles oblongs et carrés, Toile à nappes, Toile à serviettes, Coton blanc, Coton barié, Couvertures, Flanelles.

AVIS est par le présent donné à toutes personnes qui ont l'intention de s'adresser à l'Assemblée législative pour obtenir des BILLS PRIVÉS et Locaux, Législatifs pour obtenir des privilèges exclusifs ou des pouvoirs de corporation pour des fins de commerce ou autres entreprises de profit, soit pour régler des arpentages ou des limites, soit pour faire quelque chose dont l'opération affecterait les droits ou la propriété d'autrui, que les BILLS PRIVÉS sont tenus par les 62e, 63e et 64e parties qu'elles sont tenues par la propriété d'autrui, et que les BILLS PRIVÉS sont tenus par la propriété d'autrui, et que les BILLS PRIVÉS sont tenus par la propriété d'autrui.

AVIS PUBLIC est par le présent donné que la Banque de Québec pétitionnaire la Législature Provinciale à sa prochaine session pour obtenir des amendements à sa charte, dans le but d'augmenter son capital, et pour d'autres fins.

AVIS est par le présent donné qu'une pétition sera présentée à la prochaine session du parlement provincial pour obtenir un acte d'incorporation en faveur de l'Assurance marine impériale contre feu.

UN avis est par le présent donné qu'une pétition sera présentée à la prochaine session du parlement provincial pour obtenir un acte d'incorporation en faveur de l'Assurance marine impériale contre feu.

AVIS, GOODWIN FRERES prennent la liberté d'informer leurs pratiques et le commerce, que depuis le premier de mai courant, ils continuent sur les affaires comme importateurs et marchands en gros seulement, de Paternité et Ferrerie, aux magasins de B. TREMAIN, écuyer, rue Saint-Paul.

AVIS, GOODWIN FRERES prennent la liberté d'informer leurs pratiques et le commerce, que depuis le premier de mai courant, ils continuent sur les affaires comme importateurs et marchands en gros seulement, de Paternité et Ferrerie, aux magasins de B. TREMAIN, écuyer, rue Saint-Paul.

AVIS, GOODWIN FRERES prennent la liberté d'informer leurs pratiques et le commerce, que depuis le premier de mai courant, ils continuent sur les affaires comme importateurs et marchands en gros seulement, de Paternité et Ferrerie, aux magasins de B. TREMAIN, écuyer, rue Saint-Paul.

AVIS, GOODWIN FRERES prennent la liberté d'informer leurs pratiques et le commerce, que depuis le premier de mai courant, ils continuent sur les affaires comme importateurs et marchands en gros seulement, de Paternité et Ferrerie, aux magasins de B. TREMAIN, écuyer, rue Saint-Paul.