



progrès qu'elle aurait dû faire depuis sa naissance dans le Bas-Canada.

On pourrait assigner plusieurs causes à ce peu de développement de l'agriculture chez nous : D'abord, les premiers Français qui vinrent ici, dit Raynal, étaient venus se jeter plutôt que s'établir en Canada, la plupart s'étaient contentés de courir les bois, les plus raisonnables avaient essayé quelque culture, mais sans succès et sans suite.

Un terrain où l'on avait bâti et semé était assés légèrement abandonné que délaissé.

« Jacques Cartier, par sa découverte du Canada en 1534, avait ouvert une route nouvelle, et s'y jetaient tous ceux que la fortune ou le commerce n'avait point favorisé dans la Mère-Patrie. Tous ces esprits fatigués et inquiets et toujours avides d'émotions nouvelles, qui voulaient s'ouvrir devant eux un monde nouveau de rêves immenses, des grands comme des mers, des forêts qui ne fussent que du pôle, et qui recelaient dans leurs sentiers des trésors inépuisables, s'y jetaient tous ces cadets de familles ruinées ou deshéritées, quelques familles nobles mais pauvres, qui, avec la permission du roi, pouvaient, sans déroger, refaire leur fortune dans le commerce et établir le lustre usé de leurs maisons.

Pendant près d'un siècle, tous ces colons de nouvelle espèce montèrent de laes en laes, passèrent de montagnes en montagnes, ne se fixant nulle part, et se livrant sans réserve à cette vie sauvage dont la nouveauté avait pour eux tant d'attraits. Ce ne fut que plus tard, en 1608, que Champlain fonda le premier établissement permanent des Français dans le Canada. Dès ce moment, le cœur des bois, le traquant de pelletteries devenu demi-sauvage eut un pied à terre dans Québec. Ses habitudes farouches se tempérèrent, ses dispositions à la vie errante se fatiguèrent et la vue du sol fertile lui inspira le goût d'occupations plus paisibles. Alors il se fixa sur les bords du fleuve et forma nos premières paroisses. Bientôt le Canada devint plus connu en France, une immigration plus saine s'y porta, et la population croissant de plus en plus mérita au pays le nom de Nouvelle-France.

D. P. Myrand.

(A continuer.)

CORRESPONDANCES.

Tout en admettant la correspondance au point de vue des colonies, il faut reconnaître qu'il est impossible de résumer l'opinion de son auteur.

La Criminalité — Le Steamer "Pégase."

MM. les Rédacteurs.

Les journaux ont déjà signalé les tristes inconvénients qui semblent, aux yeux des philosophes, contrebalancer les avantages matériels, peut-être, ou certains, de la criminalité. On a représenté certaines dames enlevées dans les airs par le ballon dont elles s'élevaient; d'autres précipitées à l'eau; d'autres se faisant accompagner d'un géant ou d'un esclave, ce qui est à peu près la même chose, pour approcher le siège, arranger les exécutés, et assister main à la table ou ailleurs d'autres enfin belles vies par l'inflammation si violente et si prompte de ces légères et amples habits. Si ceux, néanmoins, qui se sont occupés de ce sujet intéressant avaient traversé le fleuve et de beau par le steamer qui fait aujourd'hui le service entre Laprairie et Montréal, ils auraient pu se convaincre davantage des graves inconvénients de cette nouvelle mode. Figurez-vous en effet, MM. les Rédacteurs, un steamer encombré de voitures, de chevaux, de vœux, de moutons et d'autres animaux; figurez-vous un pont couvert de saletés à l'avant, des passagers nombreux accumulés, pressés, contrainés par l'incroyable pesanteur d'un capitaine de sortir tous pérorés, en culotte, par un seul et même péroré; et vous aurez une idée de la difficulté pour une dame en crinoline de se frayer un passage à travers cette foule d'êtres et de choses de toute espèce; vous concevrez tout le danger de ces toilettes dans une telle position, et la sollicitude que ces dames doivent éprouver. Tous le voient ce danger, tous le déplorent, et il n'y a que notre impassible capitaine qui semble figurer, et qui n'a pas l'idée de placer quelques planches à l'arrière de son vaisseau pour éviter cet embarras et donner aux passagers le moyen de sortir librement sans s'exposer au contact des animaux et des voitures, sans exposer même leur personne. Pauvre capitaine qui avez si peu d'égal pour la criminalité, malgré votre innocence, vous mériteriez d'être la victime.

Mais plaignant-à part, il est malheureux qu'on ne nous ait pas plus de soin à se conserver le patronage du public que ne le fait aujourd'hui le propriétaire du steamer traversier de Laprairie. Le mécontentement est déjà général, et le contentement que chacun se fait, en quelque sorte involontairement, du passé et du présent, l'exécute de plus en plus.

Le plus grand reproche ne résulte pas du défaut de prévoyance et d'attention du capitaine — ni du fait que de tous les employés de ce steamer qui doit l'importante et lucrative traversée qu'il occupe aux habitants du village de Laprairie, il ne s'en trouve que très peu qui sont de ce village; que le plus grand nombre sont étrangers et le plus grand nombre de ceux qui sont de ce village, et qui semblent le fuir comme ils craignent d'y laisser aucune partie des deniers qu'ils y gagnent. Tout cela n'est que peu d'importance, bien que propre toutefois à indisposer. Le plus grand tort du propriétaire de ce steamer, c'est d'abord d'un qui qui ne répond aucunement par sa forme et son site aux besoins du commerce et du public. Il est beaucoup trop étroit. Il suffit de quelques voitures pour l'encombrer, et les passagers, surtout les femmes et les enfants, n'y sont certainement pas en sûreté surtout en débarquant. L'eau le couvre pendant une partie de la saison et la pierre répandue à cette partie de sa surface qui n'est pas sur pilotis en rend le passage très désagréable et difficile pour les personnes à pieds et en voitures.

De plus sa position à l'extrémité Est du village oblige les gens de la campagne qui, presque tous, viennent du côté opposé, à traverser tout le village pour s'y rendre. Or, ceci n'est pas seulement un inconvénient sous le rapport de la

distance, mais aussi et surtout en ce que les rues pavées en pierres brutes impriment à la voiture des hausses fatales à certains produits. Ce vieux qui ayant été abandonné pendant un vingtain d'années, le commerce a aussi abandonné cette partie du village, et l'on n'y trouve pas les accommodations qu'offre la partie de ce village où se trouve la magnifique qui de la compagnie que l'on offre sans rien exiger.

Les raisons qui doivent faire accorder la préférence à ce dernier qui sont évidentes. Il est large et spacieux; il est plus rapproché du plus grand nombre, les maisons publiques bâties dans les environs offrent plus d'avantage que celles de l'autre extrémité du village. Enfin il est le seul qui n'est servi pendant vingt ans. On en a reconnu l'excellence et on le veut encore. C'est le sentiment unanime des personnes de la compagnie et même du village à l'exception d'une infime minorité qui semble attacher au fort de ce village, et à la fréquentation de cette vieille maison qui n'a pour elle que l'intérêt ou l'espérance de ces rares individus. Mais je le répète; le public ne veut plus de ce qui, lui fait tant de peine, et le propriétaire de L'Albatros continue à fléchir devant les instances de ces ou plutôt de ces personnages s'il méconnaît assez ses intérêts et ceux du public pour fréquenter encore cette année un quel répété, honni de tous, alors s'offrirait au public un moyen fort simple d'obtenir justice. Ce serait de faire venir au quai de la compagnie, au quai neuf, un steamer en opposition, et qui doute que du jour qu'apparaîtrait le vaisseau, la sentence de proscription ne soit prononcée et exécutée contre le steamer d'aujourd'hui. Nous verrons.

De sus, messieurs, Votre très humble serviteur.

PARLEMENT PROVINCIAL.

Voies et Délibérations.

Toronto, mercredi, 20 mai 1857.

Pétitions reçues et lues : De l'Institut littéraire de la paroisse de St. Michel de LaSalle, comté de Jacques Cartier, demandant de l'aide. De la municipalité de l'arrondissement de l'Est, demandant qu'il ne soit pas accordé de nouvelle aide à la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc. De très récents lord évêque de Québec et autres, demandant un acte pour l'érection de St. Joseph, St. W. Marsh et autres, d'Ingraham, et ses environs, comté de l'Est, William Fraser et autres, de Fort Hope, demandant la possession d'une loi pour la meilleure observation du dimanche. De la paroisse de St. Charles, comté de l'Est, demandant de l'aide. De l'Institut canadien littéraire de Baginville, comté de l'Est, demandant de l'aide. De l'Institut canadien littéraire de l'Est, comté de l'Est, demandant de l'aide. De l'Institut canadien littéraire de l'Est, comté de l'Est, demandant de l'aide.

Budget.

Le Banner, de Hamilton, parle dans les termes suivants du budget de 1857 :

« On a soumis les estimés de l'année. Ils présentent un terrible tableau d'économie ! Ils sont en parfaite harmonie avec tous les actes du gouvernement. Nous espérons trouver les dépenses de 1857 moindres que celles de 1856, mais nous nous sommes trompés. L'excédent des dépenses de cette année sur l'année passée est de huit cent mille piastres. C'est la économie avec vengeance ! La dépense totale pour l'année est de £1,520,647 15s. 0d., l'estimation du revenu de £1,552,500 15s. 0d., ce qui laisse une balance de £21,852 5s. 0d., seulement dans le coffre public. Les ministres auront naturellement bientôt deviné ce reliquat. Les dépenses pour la perception des droits de douane se montent à la somme énorme de trois cent mille piastres. Pourquoi il y a voir sur la terre un plus profond abîme d'iniquité que le département des douanes ! Cette grosse somme a été arrachée à la poche du peuple pour engraisser une armée de gens officiels, trop pressés pour gagner leur vie dans quelque sphère utile d'entreprise qui avancerait la prospérité matérielle du pays. L'idée d'imposer une taxe annuelle de trois cent mille piastres au pays pour renforcer les mains de l'administration du jour, en enlevant à son service un régiment de politiques loeux, brayants, habillards, n'a son égal que dans l'idée de pensionner les juges quand ils sont usés et qu'ils ont beau pour passer dans la vie privée l'argent de leur existence. Le directeur général des postes n'a une disposition naturelle à banaliser (banal) les affaires de son département. En conséquence des nombreuses et diverses réglementations auxquelles est livré cet officier, il lui reste peu de temps pour voir aux malles, et comme conséquence aussi le revenu postal présente un déficit de \$217,456. M. Spence est un jobber de la trempe de Black-Ross, et il semble bien disposé à remplir ses coffres tandis qu'il en a l'occasion. L'intérêt pour le compte du Grand Tronc se monte, pour l'année courante, à \$901,546. Qu'est-ce que la province reçoit en retour ? Une ligne de banqueroute et un parlement mercenaire. Mais cela ne termine pas la liste des dépenses pour les chemins de fer de banqueroute. Nous avons une somme additionnelle de \$138,660 à payer comme intérêt au compte du chemin de fer Ontario, Huron et Simcoe. Pourquoi le public supporterait-il les frais que nécessite l'ouverture de cette route ? Toutes les autres lignes sont réduites à la banqueroute par la friponnerie de ceux qui ont leur direction... Il ressort d'un article que le gouvernement a dépensé \$156,264 sans l'autorisation des représentants du peuple. Pourquoi demander à la chambre de voter cette somme après qu'elle a été dépensée ? En supposant que le parlement refuse sa sanction à cette dépense non autorisée, que fera l'administration ? Rendra-t-elle compte des fonds du monde. Elle invoquera des précédents à sa conduite et défiera le parlement. Notre système constitutionnel est trop mou, et, à moins

LE PAYS.

MONTREAL: Mardi, 26 Mai 1857.

Bulletin Commercial.

Une question bien grave préoccupe maintenant l'esprit public. Il s'agit de la rareté des espèces à une époque où elles abondent habituellement sur la place. La disette est descendue du Haut-Canada chez nous. Le fait ne saurait être mis en doute. Pendant quelque temps, on a pensé que les négociants gardaient leur argent afin de faire face aux droits de douane. Mais aujourd'hui il faut reconnaître qu'une autre cause détermine la pénurie du numéraire. On peut trouver cette cause dans l'augmentation insolite des importations et peut-être aussi dans la hausse générale des produits du sol. La politique peut-être ne pas y être étrangère. Certaines classes du peuple s'efforcent des proportions que prend l'extension des chemins de fer. Elles croient que ce développement engouffrerait des capitaux qui deviennent improductifs. Telle n'est pas, en cette générale, notre opinion. Mais nos sommes fr. é de reconnaître qu'en tant qu'elle s'applique au Canada, cette idée a quelque semblant de vérité. Les éco-

nomistes de Toronto, Hamilton, Kingston attribuent positivement le manque d'argent à la création incessante des chemins de fer. Nous voyons, du reste, cette croyance se répandre aux Etats-Unis. Ce n'est point un mal. Mais il ne serait ni bon, ni judicieux de poser absolument une semblable doctrine. D'ailleurs, le moment de gêne ne durera point. Voici en effet l'été qui s'annonce. La verdure jette sa mantille sur les campagnes. La confiance renaitra vite et avec elle se fera la circulation des valeurs ainsi que des objets de consommation.

Le port de Montréal offre un brillant aspect. Jamais, à cette saison, il n'a été aussi encombré par les navires d'outre-mer. Une quantité prodigieuse de marchandises remplit les entrepôts et les magasins. Comme on est sûr que l'émigration européenne se fait et se fera sur un rayon plus large que les années précédentes, l'écoulement de ces marchandises n'est aucunement problématique. C'est au plus un affaire de temps. Ainsi donc, ceux qui appréhendent un engorgement ont tort. En supposant que les denrées soient d'une vente longue et difficile, elles ne resteront pas en magasin et le mois prochain, au plus, elles les verra disparaître. Voilà qui est à peu près certain. Nous estimons que le rédacteur de la Revue Commerciale du Montreal Witness a raison de dire que la surabondance de marchandises sèches dont on se plaint maintenant ne durera point et que l'équilibre sera rétabli par la diminution des importations d'automne.

La Cour Suprême des Etats-Unis a rendu un jugement important. Un chargement de blé envoyé de Baltimore à New-York comportait un déficit de 240 boisseaux. Le consignataire ne voulait pas le recevoir et intenta un procès. Les dévotionnaires qui l'avaient livré tout le blé qu'ils avaient reçu et qui New-York le blé se vendait au poids. Le juge Taney décida qu'il était nécessaire de livrer à New-York, une quantité de boisseaux égale à celle qui avait été reçue à Baltimore, et il rendit en faveur du plaignant une sentence qui condamnait la partie adverse à \$265 et aux dépens.

Le commerce du blé est toujours actif sur les marchés de l'ouest. A Chicago, il se fait sur une échelle immense. Cette ville est, pour ainsi dire, le grenier de l'Amérique septentrionale. Elle alimente Montréal. Et quand les communications entre les deux cités sont gênées, les grains augmentent de prix et baissent en quantité chez nous. Ainsi, les céréales sont fermes et rares jusqu'à présent sur la place de Montréal, parce que la navigation est encore embarrassée par les glaces dans le détroit de Michigami.

Le détail et les marchés ne présentent aucun trait saillant. Les demandes sont bonnes, la firme a monté à 19 et 20s, par quintal. Les grains ont éprouvé une hausse soudaine et très sensible. On offre 10s, par minot. Les œufs se vendent à 7 1/2 la douzaine. Au dernier marché il y avait peu de monde. Les habitants sont pour la plupart occupés aux travaux des champs.

Le Banner, de Hamilton, parle dans les termes suivants du budget de 1857 :

« On a soumis les estimés de l'année. Ils présentent un terrible tableau d'économie ! Ils sont en parfaite harmonie avec tous les actes du gouvernement. Nous espérons trouver les dépenses de 1857 moindres que celles de 1856, mais nous nous sommes trompés. L'excédent des dépenses de cette année sur l'année passée est de huit cent mille piastres. C'est la économie avec vengeance ! La dépense totale pour l'année est de £1,520,647 15s. 0d., l'estimation du revenu de £1,552,500 15s. 0d., ce qui laisse une balance de £21,852 5s. 0d., seulement dans le coffre public. Les ministres auront naturellement bientôt deviné ce reliquat. Les dépenses pour la perception des droits de douane se montent à la somme énorme de trois cent mille piastres. Pourquoi il y a voir sur la terre un plus profond abîme d'iniquité que le département des douanes ! Cette grosse somme a été arrachée à la poche du peuple pour engraisser une armée de gens officiels, trop pressés pour gagner leur vie dans quelque sphère utile d'entreprise qui avancerait la prospérité matérielle du pays. L'idée d'imposer une taxe annuelle de trois cent mille piastres au pays pour renforcer les mains de l'administration du jour, en enlevant à son service un régiment de politiques loeux, brayants, habillards, n'a son égal que dans l'idée de pensionner les juges quand ils sont usés et qu'ils ont beau pour passer dans la vie privée l'argent de leur existence. Le directeur général des postes n'a une disposition naturelle à banaliser (banal) les affaires de son département. En conséquence des nombreuses et diverses réglementations auxquelles est livré cet officier, il lui reste peu de temps pour voir aux malles, et comme conséquence aussi le revenu postal présente un déficit de \$217,456. M. Spence est un jobber de la trempe de Black-Ross, et il semble bien disposé à remplir ses coffres tandis qu'il en a l'occasion. L'intérêt pour le compte du Grand Tronc se monte, pour l'année courante, à \$901,546. Qu'est-ce que la province reçoit en retour ? Une ligne de banqueroute et un parlement mercenaire. Mais cela ne termine pas la liste des dépenses pour les chemins de fer de banqueroute. Nous avons une somme additionnelle de \$138,660 à payer comme intérêt au compte du chemin de fer Ontario, Huron et Simcoe. Pourquoi le public supporterait-il les frais que nécessite l'ouverture de cette route ? Toutes les autres lignes sont réduites à la banqueroute par la friponnerie de ceux qui ont leur direction... Il ressort d'un article que le gouvernement a dépensé \$156,264 sans l'autorisation des représentants du peuple. Pourquoi demander à la chambre de voter cette somme après qu'elle a été dépensée ? En supposant que le parlement refuse sa sanction à cette dépense non autorisée, que fera l'administration ? Rendra-t-elle compte des fonds du monde. Elle invoquera des précédents à sa conduite et défiera le parlement. Notre système constitutionnel est trop mou, et, à moins

LE PAYS.

MONTREAL: Mardi, 26 Mai 1857.

Bulletin Commercial.

Une question bien grave préoccupe maintenant l'esprit public. Il s'agit de la rareté des espèces à une époque où elles abondent habituellement sur la place. La disette est descendue du Haut-Canada chez nous. Le fait ne saurait être mis en doute. Pendant quelque temps, on a pensé que les négociants gardaient leur argent afin de faire face aux droits de douane. Mais aujourd'hui il faut reconnaître qu'une autre cause détermine la pénurie du numéraire. On peut trouver cette cause dans l'augmentation insolite des importations et peut-être aussi dans la hausse générale des produits du sol. La politique peut-être ne pas y être étrangère. Certaines classes du peuple s'efforcent des proportions que prend l'extension des chemins de fer. Elles croient que ce développement engouffrerait des capitaux qui deviennent improductifs. Telle n'est pas, en cette générale, notre opinion. Mais nos sommes fr. é de reconnaître qu'en tant qu'elle s'applique au Canada, cette idée a quelque semblant de vérité. Les éco-

nomistes de Toronto, Hamilton, Kingston attribuent positivement le manque d'argent à la création incessante des chemins de fer. Nous voyons, du reste, cette croyance se répandre aux Etats-Unis. Ce n'est point un mal. Mais il ne serait ni bon, ni judicieux de poser absolument une semblable doctrine. D'ailleurs, le moment de gêne ne durera point. Voici en effet l'été qui s'annonce. La verdure jette sa mantille sur les campagnes. La confiance renaitra vite et avec elle se fera la circulation des valeurs ainsi que des objets de consommation.

Le port de Montréal offre un brillant aspect. Jamais, à cette saison, il n'a été aussi encombré par les navires d'outre-mer. Une quantité prodigieuse de marchandises remplit les entrepôts et les magasins. Comme on est sûr que l'émigration européenne se fait et se fera sur un rayon plus large que les années précédentes, l'écoulement de ces marchandises n'est aucunement problématique. C'est au plus un affaire de temps. Ainsi donc, ceux qui appréhendent un engorgement ont tort. En supposant que les denrées soient d'une vente longue et difficile, elles ne resteront pas en magasin et le mois prochain, au plus, elles les verra disparaître. Voilà qui est à peu près certain. Nous estimons que le rédacteur de la Revue Commerciale du Montreal Witness a raison de dire que la surabondance de marchandises sèches dont on se plaint maintenant ne durera point et que l'équilibre sera rétabli par la diminution des importations d'automne.

La Cour Suprême des Etats-Unis a rendu un jugement important. Un chargement de blé envoyé de Baltimore à New-York comportait un déficit de 240 boisseaux. Le consignataire ne voulait pas le recevoir et intenta un procès. Les dévotionnaires qui l'avaient livré tout le blé qu'ils avaient reçu et qui New-York le blé se vendait au poids. Le juge Taney décida qu'il était nécessaire de livrer à New-York, une quantité de boisseaux égale à celle qui avait été reçue à Baltimore, et il rendit en faveur du plaignant une sentence qui condamnait la partie adverse à \$265 et aux dépens.

Le commerce du blé est toujours actif sur les marchés de l'ouest. A Chicago, il se fait sur une échelle immense. Cette ville est, pour ainsi dire, le grenier de l'Amérique septentrionale. Elle alimente Montréal. Et quand les communications entre les deux cités sont gênées, les grains augmentent de prix et baissent en quantité chez nous. Ainsi, les céréales sont fermes et rares jusqu'à présent sur la place de Montréal, parce que la navigation est encore embarrassée par les glaces dans le détroit de Michigami.

Le détail et les marchés ne présentent aucun trait saillant. Les demandes sont bonnes, la firme a monté à 19 et 20s, par quintal. Les grains ont éprouvé une hausse soudaine et très sensible. On offre 10s, par minot. Les œufs se vendent à 7 1/2 la douzaine. Au dernier marché il y avait peu de monde. Les habitants sont pour la plupart occupés aux travaux des champs.

Le Banner, de Hamilton, parle dans les termes suivants du budget de 1857 :

« On a soumis les estimés de l'année. Ils présentent un terrible tableau d'économie ! Ils sont en parfaite harmonie avec tous les actes du gouvernement. Nous espérons trouver les dépenses de 1857 moindres que celles de 1856, mais nous nous sommes trompés. L'excédent des dépenses de cette année sur l'année passée est de huit cent mille piastres. C'est la économie avec vengeance ! La dépense totale pour l'année est de £1,520,647 15s. 0d., l'estimation du revenu de £1,552,500 15s. 0d., ce qui laisse une balance de £21,852 5s. 0d., seulement dans le coffre public. Les ministres auront naturellement bientôt deviné ce reliquat. Les dépenses pour la perception des droits de douane se montent à la somme énorme de trois cent mille piastres. Pourquoi il y a voir sur la terre un plus profond abîme d'iniquité que le département des douanes ! Cette grosse somme a été arrachée à la poche du peuple pour engraisser une armée de gens officiels, trop pressés pour gagner leur vie dans quelque sphère utile d'entreprise qui avancerait la prospérité matérielle du pays. L'idée d'imposer une taxe annuelle de trois cent mille piastres au pays pour renforcer les mains de l'administration du jour, en enlevant à son service un régiment de politiques loeux, brayants, habillards, n'a son égal que dans l'idée de pensionner les juges quand ils sont usés et qu'ils ont beau pour passer dans la vie privée l'argent de leur existence. Le directeur général des postes n'a une disposition naturelle à banaliser (banal) les affaires de son département. En conséquence des nombreuses et diverses réglementations auxquelles est livré cet officier, il lui reste peu de temps pour voir aux malles, et comme conséquence aussi le revenu postal présente un déficit de \$217,456. M. Spence est un jobber de la trempe de Black-Ross, et il semble bien disposé à remplir ses coffres tandis qu'il en a l'occasion. L'intérêt pour le compte du Grand Tronc se monte, pour l'année courante, à \$901,546. Qu'est-ce que la province reçoit en retour ? Une ligne de banqueroute et un parlement mercenaire. Mais cela ne termine pas la liste des dépenses pour les chemins de fer de banqueroute. Nous avons une somme additionnelle de \$138,660 à payer comme intérêt au compte du chemin de fer Ontario, Huron et Simcoe. Pourquoi le public supporterait-il les frais que nécessite l'ouverture de cette route ? Toutes les autres lignes sont réduites à la banqueroute par la friponnerie de ceux qui ont leur direction... Il ressort d'un article que le gouvernement a dépensé \$156,264 sans l'autorisation des représentants du peuple. Pourquoi demander à la chambre de voter cette somme après qu'elle a été dépensée ? En supposant que le parlement refuse sa sanction à cette dépense non autorisée, que fera l'administration ? Rendra-t-elle compte des fonds du monde. Elle invoquera des précédents à sa conduite et défiera le parlement. Notre système constitutionnel est trop mou, et, à moins

LE PAYS.

MONTREAL: Mardi, 26 Mai 1857.

Bulletin Commercial.

Une question bien grave préoccupe maintenant l'esprit public. Il s'agit de la rareté des espèces à une époque où elles abondent habituellement sur la place. La disette est descendue du Haut-Canada chez nous. Le fait ne saurait être mis en doute. Pendant quelque temps, on a pensé que les négociants gardaient leur argent afin de faire face aux droits de douane. Mais aujourd'hui il faut reconnaître qu'une autre cause détermine la pénurie du numéraire. On peut trouver cette cause dans l'augmentation insolite des importations et peut-être aussi dans la hausse générale des produits du sol. La politique peut-être ne pas y être étrangère. Certaines classes du peuple s'efforcent des proportions que prend l'extension des chemins de fer. Elles croient que ce développement engouffrerait des capitaux qui deviennent improductifs. Telle n'est pas, en cette générale, notre opinion. Mais nos sommes fr. é de reconnaître qu'en tant qu'elle s'applique au Canada, cette idée a quelque semblant de vérité. Les éco-

nomistes de Toronto, Hamilton, Kingston attribuent positivement le manque d'argent à la création incessante des chemins de fer. Nous voyons, du reste, cette croyance se répandre aux Etats-Unis. Ce n'est point un mal. Mais il ne serait ni bon, ni judicieux de poser absolument une semblable doctrine. D'ailleurs, le moment de gêne ne durera point. Voici en effet l'été qui s'annonce. La verdure jette sa mantille sur les campagnes. La confiance renaitra vite et avec elle se fera la circulation des valeurs ainsi que des objets de consommation.

Le port de Montréal offre un brillant aspect. Jamais, à cette saison, il n'a été aussi encombré par les navires d'outre-mer. Une quantité prodigieuse de marchandises remplit les entrepôts et les magasins. Comme on est sûr que l'émigration européenne se fait et se fera sur un rayon plus large que les années précédentes, l'écoulement de ces marchandises n'est aucunement problématique. C'est au plus un affaire de temps. Ainsi donc, ceux qui appréhendent un engorgement ont tort. En supposant que les denrées soient d'une vente longue et difficile, elles ne resteront pas en magasin et le mois prochain, au plus, elles les verra disparaître. Voilà qui est à peu près certain. Nous estimons que le rédacteur de la Revue Commerciale du Montreal Witness a raison de dire que la surabondance de marchandises sèches dont on se plaint maintenant ne durera point et que l'équilibre sera rétabli par la diminution des importations d'automne.

La Cour Suprême des Etats-Unis a rendu un jugement important. Un chargement de blé envoyé de Baltimore à New-York comportait un déficit de 240 boisseaux. Le consignataire ne voulait pas le recevoir et intenta un procès. Les dévotionnaires qui l'avaient livré tout le blé qu'ils avaient reçu et qui New-York le blé se vendait au poids. Le juge Taney décida qu'il était nécessaire de livrer à New-York, une quantité de boisseaux égale à celle qui avait été reçue à Baltimore, et il rendit en faveur du plaignant une sentence qui condamnait la partie adverse à \$265 et aux dépens.

Le commerce du blé est toujours actif sur les marchés de l'ouest. A Chicago, il se fait sur une échelle immense. Cette ville est, pour ainsi dire, le grenier de l'Amérique septentrionale. Elle alimente Montréal. Et quand les communications entre les deux cités sont gênées, les grains augmentent de prix et baissent en quantité chez nous. Ainsi, les céréales sont fermes et rares jusqu'à présent sur la place de Montréal, parce que la navigation est encore embarrassée par les glaces dans le détroit de Michigami.

Le détail et les marchés ne présentent aucun trait saillant. Les demandes sont bonnes, la firme a monté à 19 et 20s, par quintal. Les grains ont éprouvé une hausse soudaine et très sensible. On offre 10s, par minot. Les œufs se vendent à 7 1/2 la douzaine. Au dernier marché il y avait peu de monde. Les habitants sont pour la plupart occupés aux travaux des champs.

Le Banner, de Hamilton, parle dans les termes suivants du budget de 1857 :

« On a soumis les estimés de l'année. Ils présentent un terrible tableau d'économie ! Ils sont en parfaite harmonie avec tous les actes du gouvernement. Nous espérons trouver les dépenses de 1857 moindres que celles de 1856, mais nous nous sommes trompés. L'excédent des dépenses de cette année sur l'année passée est de huit cent mille piastres. C'est la économie avec vengeance ! La dépense totale pour l'année est de £1,520,647 15s. 0d., l'estimation du revenu de £1,552,500 15s. 0d., ce qui laisse une balance de £21,852 5s. 0d., seulement dans le coffre public. Les ministres auront naturellement bientôt deviné ce reliquat. Les dépenses pour la perception des droits de douane se montent à la somme énorme de trois cent mille piastres. Pourquoi il y a voir sur la terre un plus profond abîme d'iniquité que le département des douanes ! Cette grosse somme a été arrachée à la poche du peuple pour engraisser une armée de gens officiels, trop pressés pour gagner leur vie dans quelque sphère utile d'entreprise qui avancerait la prospérité matérielle du pays. L'idée d'imposer une taxe annuelle de trois cent mille piastres au pays pour renforcer les mains de l'administration du jour, en enlevant à son service un régiment de politiques loeux, brayants, habillards, n'a son égal que dans l'idée de pensionner les juges quand ils sont usés et qu'ils ont beau pour passer dans la vie privée l'argent de leur existence. Le directeur général des postes n'a une disposition naturelle à banaliser (banal) les affaires de son département. En conséquence des nombreuses et diverses réglementations auxquelles est livré cet officier, il lui reste peu de temps pour voir aux malles, et comme conséquence aussi le revenu postal présente un déficit de \$217,456. M. Spence est un jobber de la trempe de Black-Ross, et il semble bien disposé à remplir ses coffres tandis qu'il en a l'occasion. L'intérêt pour le compte du Grand Tronc se monte, pour l'année courante, à \$901,546. Qu'est-ce que la province reçoit en retour ? Une ligne de banqueroute et un parlement mercenaire. Mais cela ne termine pas la liste des dépenses pour les chemins de fer de banqueroute. Nous avons une somme additionnelle de \$138,660 à payer comme intérêt au compte du chemin de fer Ontario, Huron et Simcoe. Pourquoi le public supporterait-il les frais que nécessite l'ouverture de cette route ? Toutes les autres lignes sont réduites à la banqueroute par la friponnerie de ceux qui ont leur direction... Il ressort d'un article que le gouvernement a dépensé \$156,264 sans l'autorisation des représentants du peuple. Pourquoi demander à la chambre de voter cette somme après qu'elle a été dépensée ? En supposant que le parlement refuse sa sanction à cette dépense non autorisée, que fera l'administration ? Rendra-t-elle compte des fonds du monde. Elle invoquera des précédents à sa conduite et défiera le parlement. Notre système constitutionnel est trop mou, et, à moins

LE PAYS.

MONTREAL: Mardi, 26 Mai 1857.

Bulletin Commercial.

Une question bien grave préoccupe maintenant l'esprit public. Il s'agit de la rareté des espèces à une époque où elles abondent habituellement sur la place. La disette est descendue du Haut-Canada chez nous. Le fait ne saurait être mis en doute. Pendant quelque temps, on a pensé que les négociants gardaient leur argent afin de faire face aux droits de douane. Mais aujourd'hui il faut reconnaître qu'une autre cause détermine la pénurie du numéraire. On peut trouver cette cause dans l'augmentation insolite des importations et peut-être aussi dans la hausse générale des produits du sol. La politique peut-être ne pas y être étrangère. Certaines classes du peuple s'efforcent des proportions que prend l'extension des chemins de fer. Elles croient que ce développement engouffrerait des capitaux qui deviennent improductifs. Telle n'est pas, en cette générale, notre opinion. Mais nos sommes fr. é de reconnaître qu'en tant qu'elle s'applique au Canada, cette idée a quelque semblant de vérité. Les éco-

nomistes de Toronto, Hamilton, Kingston attribuent positivement le manque d'argent à la création incessante des chemins de fer. Nous voyons, du reste, cette croyance se répandre aux Etats-Unis. Ce n'est point un mal. Mais il ne serait ni bon, ni judicieux de poser absolument une semblable doctrine. D'ailleurs, le moment de gêne ne durera point. Voici en effet l'été qui s'annonce. La verdure jette sa mantille sur les campagnes. La confiance renaitra vite et avec elle se fera la circulation des valeurs ainsi que des objets de consommation.

Le port de Montréal offre un brillant aspect. Jamais, à cette saison, il n'a été aussi encombré par les navires d'outre-mer. Une quantité prodigieuse de marchandises remplit les entrepôts et les magasins. Comme on est sûr que l'émigration européenne se fait et se fera sur un rayon plus large que les années précédentes, l'écoulement de ces marchandises n'est aucunement problématique. C'est au plus un affaire de temps. Ainsi donc, ceux qui appréhendent un engorgement ont tort. En supposant que les denrées soient d'une vente longue et difficile, elles ne resteront pas en magasin et le mois prochain, au plus, elles les verra disparaître. Voilà qui est à peu près certain. Nous estimons que le rédacteur de la Revue Commerciale du Montreal Witness a raison de dire que la surabondance de marchandises sèches dont on se plaint maintenant ne durera point et que l'équilibre sera rétabli par la diminution des importations d'automne.

La Cour Suprême des Etats-Unis a rendu un jugement important. Un chargement de blé envoyé de Baltimore à New-York comportait un déficit de 240 boisseaux. Le consignataire ne voulait pas le recevoir et intenta un procès. Les dévotionnaires qui l'avaient livré tout le blé qu'ils avaient reçu et qui New-York le blé se vendait au poids. Le juge Taney décida qu'il était nécessaire de livrer à New-York, une quantité de boisseaux égale à celle qui avait été reçue à Baltimore, et il rendit en faveur du plaignant une sentence qui condamnait la partie adverse à \$265 et aux dépens.

Le commerce du blé est toujours actif sur les marchés de l'ouest. A Chicago, il se fait sur une échelle immense. Cette ville est, pour ainsi dire, le grenier de l'Amérique septentrionale. Elle alimente Montréal. Et quand les communications entre les deux cités sont gênées, les grains augmentent de prix et baissent en quantité chez nous. Ainsi, les céréales sont fermes et rares jusqu'à présent sur la place de Montréal, parce que la navigation est encore embarrassée par les glaces dans le détroit de Michigami.

Le détail et les marchés ne présentent aucun trait saillant. Les demandes sont bonnes, la firme a monté à 19 et 20s, par quintal. Les grains ont éprouvé une hausse soudaine et très sensible. On offre 10s, par minot. Les œufs se vendent à 7 1/2 la douzaine. Au dernier marché il y avait peu de monde. Les habitants sont pour la plupart occupés aux travaux des champs.

Le Banner, de Hamilton, parle dans les termes suivants du budget de 1857 :

« On a soumis les estimés de l'année. Ils présentent un terrible tableau d'économie ! Ils sont en parfaite harmonie avec tous les actes du gouvernement. Nous espérons trouver les dépenses de 1857 moindres que celles de 1856, mais nous nous sommes trompés. L'excédent des dépenses de cette année sur l'année passée est de huit cent mille piastres. C'est la économie avec vengeance ! La dépense totale pour l'année est de £1,520,647 15s. 0d., l'estimation du revenu de £1,552,500 15s. 0d., ce qui laisse une balance de £21,852 5s. 0d., seulement dans le coffre public. Les ministres auront naturellement bientôt deviné ce reliquat. Les dépenses pour la perception des droits de douane se montent à la somme énorme de trois cent mille piastres. Pourquoi il y a voir sur la terre un plus profond abîme d'iniquité que le département des douanes ! Cette grosse somme a été arrachée à la poche du peuple pour engraisser une armée de gens officiels, trop pressés pour gagner leur vie dans quelque sphère utile d'entreprise qui avancerait la prospérité matérielle du pays. L'idée d'imposer une taxe annuelle de trois cent mille piastres au pays pour renforcer les mains de l'administration du jour, en enlevant à son service un régiment de politiques loeux, brayants, habillards, n'a son égal que dans l'idée de pensionner les juges quand ils sont usés et qu'ils ont beau pour passer dans la vie privée l'argent de leur existence. Le directeur général des postes n'a une disposition naturelle à banaliser (banal) les affaires de son département. En conséquence des nombreuses et diverses réglementations auxquelles est livré cet officier, il lui reste peu de temps pour voir aux malles, et comme conséquence aussi le revenu postal présente un déficit de \$217,456. M. Spence est un jobber de la trempe de Black-Ross, et il semble bien disposé à remplir ses coffres tandis qu'il en a l'occasion. L'intérêt pour le compte du Grand Tronc se monte, pour l'année courante, à \$901,546. Qu'est-ce que la province reçoit en retour ? Une ligne de banqueroute et un parlement mercenaire. Mais cela ne termine pas la liste des dépenses pour les chemins de fer de banqueroute. Nous avons une somme additionnelle de \$138,660 à payer comme intérêt au compte du chemin de fer Ontario, Huron et Simcoe. Pourquoi le public supporterait-il les frais que nécessite l'ouverture de cette route ? Toutes les autres lignes sont réduites à la banqueroute par la friponnerie de ceux qui ont leur direction... Il ressort d'un article que le gouvernement a dépensé \$156,264 sans l'autorisation des représentants du peuple. Pourquoi demander à la chambre de voter cette somme après qu'elle a été dépensée ? En supposant que le parlement refuse sa sanction à cette dépense non autorisée, que fera l'administration ? Rendra-t-elle compte des fonds du monde. Elle invoquera des précédents à sa conduite et défiera le parlement. Notre système constitutionnel est trop mou, et, à moins

LE PAYS.

MONTREAL: Mardi, 26 Mai 1857.



