

RAPPORT.

Le comité spécial du havre de Port Stanley, " nommé pour s'enquérir de la condition de " la compagnie du chemin de fer de London et Port Stanley, à l'époque de son transfert, de " l'administration subséquente des affaires du dit havre, y compris la perception et la disposi- " tion des péages, et des recettes et dépenses de tous les autres fonds, et de la condition pré- " sente et des besoins du dit havre, " a l'honneur de soumettre respectueusement son premier rapport comme suit :—

Votre comité a lu avec soin les rapports soumis à la Chambre ainsi que tous les autres documents qui concernent le havre de Port Stanley.

Il a fait l'examen oral de cinq témoins.

Il appert d'après les rapports que le havre fut accordé par fidéi-commis à la compagnie du chemin de fer de London et Port Stanley par des lettres patentes, en date du 1er septembre 1859, à certaines conditions qui y étaient énoncées, qu'il resta au pouvoir de cette compagnie jusqu'au 4 novembre 1874, alors qu'il fut transféré par la compagnie du chemin de fer de London et Port Stanley, avec l'assentiment du gouvernement, à la compagnie de chemin de fer Grand Occidental, aux mêmes conditions voulues par l'octroi original.

Votre comité constate que lors du transfert du havre à la dite compagnie du chemin de fer de London et Port Stanley en 1859, une des jetées était complètement terminée, une autre sur le point de l'être—qu'elles étaient toutes deux faites avec soin, et qu'il y avait une profondeur d'eau suffisante dans la plus grande partie du bassin pour le mouillage et la manœuvre des navires.

Que le bassin du dit havre a été comblé considérablement depuis qu'il est sous l'administration de la dite compagnie, et qu'il offre maintenant bien moins de facilités pour la navigation qu'en 1859.

Que les jetées, qui étaient presque neuves en 1859, sont maintenant dans un état de ruine, bien que des réparations aient été faites à différentes époques et que l'on en fait encore maintenant.

Que le bassin n'est pas maintenant dans un aussi bon état qu'en 1859; mais qu'il semble y avoir une différence d'opinion au sujet de la condition relative des jetées.

Que la compagnie ne semble pas avoir pris toutes les mesures de précaution ordinaire en surveillant les travaux de l'entrepreneur chargé du draguage; et qu'il est dit dans les dépositions des témoins, que par suite de cette négligence, l'entrepreneur a reçu une somme considérable d'argent pour des travaux qu'il n'a jamais exécutés.

Que les fonds du fidéi-commis ne semblent pas avoir été administrés d'une manière économique.

Que les recettes du havre ont été utilisées par la compagnie pour ses propres fins en au moins deux occasions—les montants en question étant de \$3,500 et \$500 respectivement;—mais qu'ils ont été remboursés dans le premier cas, après plusieurs années, avec un intérêt de 4 pour cent, et dans le dernier cas, peu de temps après, sans intérêt.

Que ces sommes d'argent ne sont pas inscrites dans les comptes du havre comme ayant été utilisées de cette manière.

Que dans un autre cas, la compagnie s'est servie d'une partie des recettes du havre en construisant des travaux en dehors des limites du havre, qu'elle considérait avantageux pour le havre, mais sans l'autorité du gouvernement; et que cette somme—\$1,080—n'a jamais été remboursé, mais est inscrite dans les livres de la compagnie comme une réclamation contre le gouvernement.