

tages environ huit milles et demi, mais les chemins de portage sont beaucoup plus dispendieux que les autres à cause de leur position isolée.

Sur le chemin de la Baie du Tonnerre, il y a des ponts coûteux, et les savares, sur le chemin de Fort Garry, ont augmenté les frais de construction.

Le chemin du Fort Garry a quatre-vingt-dix-sept milles et demi de long, ce qui fait un total de 151 milles, à raison de \$2,700 par mille, y compris les ponts et les levées.

NATURE DES CONSTRUCTIONS.

Quelques-unes des maisons sont très-solidement bâties, d'autres le sont moins; sur le chemin de Fort Garry presque toutes les maisons sont en madriers sciés, et quelques-unes sont à deux étages; on en a établi plusieurs sur les sections intérieures, l'an dernier.

Sur certaines sections, il y a un assez grand nombre de maisons, sur d'autres il en faudrait davantage; on en construit de nouvelles.

La somme de \$1,751 par mille représente le coût actuel du chemin, y compris les fossés, digues, chaussées, outillage, vapeurs, maisons, quais, voitures, et tous autres frais à part ceux de transport.

Nous avons deux grands vapeurs, douze remorqueurs, et environ cent bateaux et barges. Les deux vapeurs ont coûté ensemble \$75,000: celui du lac La Pluie environ \$30,000 et l'autre environ \$45,000. Le vapeur du lac des Bois, autant que je me rappelle, a 120 pieds de quille et est solidement ponté; la machine a un cylindre de 22 pouces et un piston à 5 pieds de jeu; l'autre vapeur a 100 pieds de quille.

M. Risley, président du bureau des inspecteurs des vapeurs, après les avoir inspectés tous les deux, a évalué celui du lac des Bois à \$45,000 et celui du lac La Pluie à \$35,000, ils ont été construits au Fort Francis.

Le contrat, pour ces deux vapeurs, fut donné, à raison de \$36,000 pour les deux, à James Dick et Cie., de Toronto. Cette compagnie ne remplit pas le contrat qui fut annulé, et les vapeurs ont été construits à la journée. Ils devaient être achevés à l'ouverture de la navigation, en 1872. Quand le contrat fut annulé il y avait beaucoup de matériaux de rendus sur place, mais peu d'ouvrage de fait; sub-équemment, comme je l'ai déjà dit, les vapeurs furent terminés à la journée sous la direction de M. Braunell, de Québec, constructeur de navires employé par le département des Travaux Publics. Ils furent achevés dans l'été de 1873. Plusieurs soumissions avaient été envoyées pour la construction de ces vapeurs; l'une atteignait le chiffre de \$66,000. Celle de James Dick et Cie, pour \$36,000, était la plus basse.

En 1871, on essaya six petits remorqueurs; ils n'avaient que 33 pieds de quille mais étaient puissants pour leurs dimensions. Ils ont coûté, à Collingwood, environ \$1,000 chacun; ils ont été faits à contrat, ainsi que leurs machines. Pour les engins, on a accepté la soumission de Thomas Wilson et Cie., de Dundas; pour les corps de bâtiments M. William Watts, constructeur de navires, et Benoît, de Collingwood, avaient le contrat; soumissions les plus basses acceptées.

Les petits remorqueurs ont coûté en tout \$1,100 chacun, livrés à la Baie du Tonnerre.

Les remorqueurs de plus grandes dimensions ont coûté \$1,750 chacun, livrés à l'intérieur.

Trois de ces remorqueurs ont 40 pieds de quille et trois 45 pieds; ils sont bien construits; ces derniers ont des ponts solides.

Les trois derniers remorqueurs coûtaient \$2,500 chacun, livrés à l'intérieur, force de 18 chevaux environ.

Entrepreneurs, MM. Gregory et Burby dont la soumission était la plus basse.

Question.—Combien d'hommes et de chevaux avez-vous employé durant l'été?

Réponse.—En moyenne trois cent soixante-quatorze hommes, y compris les charpentiers, constructeurs de navires, mécaniciens de toutes sortes, et environ soixante-dix attelages.

Question.—Combien d'hommes avez-vous employé durant l'hiver?

Réponse.—Une centaine environ, y compris les chefs de stations; ce chiffre s'ajoute aux hommes retenus pour le retard occasionné par le passage de la police à cheval, et ceux qui étaient employés sur le chemin.