

cause de leur pesanteur et de leur tendance à plier. Il est donc facile de voir que cet ouvrage était considérablement plus difficile que celui fait par le génie de Brighton.

11. L'ouvrage fut commencé à midi et 15 minutes, et un peu après six heures et demie du soir les cinq travées étaient finies. On perdit beaucoup de temps à soulever la travée du chevalet n° 2, qui s'était enfoncée plus qu'on s'y attendait dans l'étang avant de trouver fond. Le détachement de travailleurs se composait de 3 officiers et de 40 sous-officiers et soldats.

12. En somme l'ouvrage fut très satisfaisant, mais il y eut, de temps à autre, bon nombre de retards dont plusieurs étaient inévitables par suite de la difficulté à mettre les chevalets en place, tandis que d'autres furent dus au défaut de surveillance de la part des officiers et des sous-officiers placés à la tête des escouades. Toutefois, ce défaut disparaîtra sans doute bientôt, attendu qu'il s'explique en grande partie, sinon totalement, par le fait qu'à raison des nombreux changements si récemment effectués dans la compagnie, les officiers comme les sous-officiers sont neufs à la besogne.

13. Le génie de Montréal n'a pas concouru.

STUART DAVIDSON, capitaine G. R.,  
Inspecteur du génie.

KINGSTON, 6 décembre 1886.

#### CONCOURS GZOWSKI POUR LE GÉNIE, 1886.

Cette année, la construction de pont fera l'objet du concours Gzowski pour le génie.

Faute de matériaux convenables, et vu que les différentes compagnies n'ont pas les mêmes matériaux à leur disposition, il est impossible de préciser quelle espèce de pont devra être construit, mais il faudra observer les conditions générales suivantes, savoir :—

Le pont ne devra pas être un pont flottant ni un pont d'écluse, mais il pourra être de tout autre modèle.

Il devra pouvoir porter l'infanterie marchant par quatre et serrée à ne pouvoir avancer.

L'officier commandant chaque compagnie fournira une ébauche du pont qu'il pourra construire, avec les matériaux qu'il aura, sur tel espace—n'ayant pas moins de 40 pieds de large—qui pourra se trouver à sa portée. S'il y a quelque difficulté à trouver un espace d'un bord à l'autre duquel le détachement de travailleurs puisse jeter un pont complet dans le temps prescrit, on pourra laisser un bout du pont inachevé, en l'air. Dans ce cas-là il faudra compléter 3 ou 4 travées.

L'ébauche devra être accompagnée d'une brève description du pont, ainsi que d'une coupe transversale de l'espace sur lequel devra être jeté le pont, et de calculs simplés démontrant que les supports de tablier et les traverses ont assez de force pour le poids qu'ils sont destinés à porter.

Il devra être annexé une liste des équipements dont il sera besoin, ainsi qu'un tableau indiquant la répartition des détachements de travailleurs, et quels outils il faudra à chaque détachement.

Dans le cas où il serait impossible aux officiers commandants de se procurer assez de madriers pour finir comme il convient le tablier du pont, il ne sera pas retenu de points à raison de cette omission, mais ils ne doivent pas oublier qu'il faudra absolument un certain nombre de madriers pour pouvoir monter le pont, et il faut qu'ils fassent tout leur possible pour s'en procurer.

Il est permis de placer tous les outils et matériaux nécessaires près de l'emplacement du pont avant de commencer l'ouvrage de concours proprement dit, en sorte qu'on n'ait pas besoin de prendre le temps d'aller chercher ces choses ailleurs.

Le profil aura été pris pour permettre d'en tirer le plan, qui ne pourra cependant être tracé sur le terrain que lorsque commencera l'ouvrage.

L'attention des officiers commandants est spécialement attirée sur les règles nos 2 et 4 du concours, reproduites à la page 160 du rapport de la milice pour 1885.

E. RABAN, major, G. R.,  
Inspecteur du génie.

KINGSTON, 1886.