

Rapport de MM. Benedict et Street.

TORONTO, 10 avril 1856.

Monsieur,—Nous avons l'honneur de vous apprendre pour l'information de son excellence le gouverneur général, que le 7 du mois dernier, nous nous sommes réunis au bureau du département des travaux publics en cette ville, conformément à l'invitation du commissaire qui nous avait requis d'entrer le plus tôt possible dans l'exécution des devoirs de la charge à laquelle son excellence avait bien voulu nous nommer, pour faire un examen général de la ligne du grand tronc de chemin de fer, en conformité du 4^e paragraphe de la première clause du statut de la 1^{re} Vie., ch. 174.

Nous étant consultés et entendus avec M. Killaly sur la conduite à suivre pour obtenir le plus facilement les informations nécessaires et la connaissance des détails, nous ajournâmes au bureau des entrepreneurs, où l'on mit immédiatement une chambre à notre disposition pour nos réunions, et les plans, profils, devis, estimations mensuelles, contrats et autres documents indiquant l'état et les progrès des travaux, nous furent soumis sans réserve.

Sachant le désir du gouvernement d'avoir notre rapport et nos estimations le plus tôt possible, nous avons assidûment travaillé et sommes prêts maintenant soumettre le résultat de nos recherches.

D'après les documents mentionnés plus haut, et les données qui nous ont été fournies par l'ingénieur en chef de la compagnie, nous commençâmes d'abord par faire le calcul de ce que coûterait l'achèvement et l'équipement de la ligne depuis cette cité jusqu'à Brockville, cette partie étant celle sur laquelle notre lettre d'instruction des commissaires attirait plus particulièrement notre attention.

D'après ces données,—qui fournissent en détail la quantité d'ouvrage de toutes sortes, y compris les stations et autres bâtiments, qui restait à faire au premier jour de février dernier, calculée à des taux libéraux,—il paraît que les frais d'achèvement de la ligne de Toronto à Brockville, non compris le matériel roulant et les dépenses contingentes, s'élèveront à £363,014 cours d'Halifax.

Ayant terminé ces calculs, notre première démarche fut de nous rendre à Montréal pour examiner le matériel roulant fini et en voie de se faire, et ensuite de retourner sur la ligne afin de juger, par une inspection personnelle, de la nature des différents travaux et de la manière dont ils ont été exécutés; et aussi, d'examiner l'état actuel des excavations, des remblais et autres travaux, et en les comparant aux profils qui nous avaient été fournis, sur lesquels les estimations des frais d'achèvement sont basées, de pouvoir constater jusqu'à quel point on pouvait s'y fier.

À Montréal, nous passâmes trois jours à examiner les terrains et bâtisses de station, qui sont construites d'une manière solide et qui fait honneur à la compagnie, et quand elles seront terminées, elles n'en céderont à aucune de celles que nous ayons vues sur ce continent. Les différents ateliers sont admirablement pourvus, et tous les outils et instruments s'y trouvent pour faire une grande quantité d'ouvrage de la meilleure description.

Nous avons aussi donné au matériel roulant toute l'attention qu'exige une branche aussi importante des opérations de chemin de fer: le résultat de notre examen fut extrêmement satisfaisant, tant sous le rapport du genre de construction, que sous celui de la qualité des matériaux.

Après avoir tenu compte de la quantité de matériel roulant fini et non fini, et de la valeur des matériaux préparés, nous estimons le montant nécessaire pour équiper la ligne de Toronto à Brockville, tel que requis par le contrat, à £80,100 courant. Il faut remarquer que nous n'avons pas porté au crédit de la

comp
qu'onpur e
passé
comp
eus q
l'on p
estim
C
trava
Ajout

Aussi

Total
L
l'ouest
ria, cl
pièces
Toron
trava
AjoutQ
partie
basé n
du résu
ment l
n'avon
vemenA
de Stra
partie
pour la
de la vEn
son exe
en aut
que les
manière
la quan
miner l
vince.

L'hon. C