

sur deux points, l'une de 50 p. c. à 1 p. c. sur un parcours de 1,500 pieds, l'autre de 20 p. c. à 70 p. c. sur une longueur de 1,200 pieds. Sur le reste de la distance, les rampes seraient un peu plus faciles que sur la ligne actuelle.

Je vous remets aussi copie des lettres de M. Smith à M. Smellie, par lesquelles il fait connaître son opinion à l'égard du changement proposé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. B. SMELLIE,

Par MARCUS SMITH.

A F. BRAUN, écr.,  
Secrétaire etc.

PRINCE-ARTHUR'S-LANDING, 18 septembre 1876.

CHER MONSIEUR,—Je vous transmets les plans et profils de deux lignes rivales à partir du 21<sup>me</sup> mille de la section No. 25. L'hiver dernier, en localisant la ligne, on l'a fait quelque peu serpenter, afin de se tenir dans la limite prescrite pour les rampes et courbes, mais spécialement pour diminuer la quantité des travaux. Cependant, à mon arrivée ici cette saison, je suggérai d'essayer la ligne la plus courte.

La différence de longueur entre ces lignes est de 17 $\frac{1}{2}$  milles, mais quant au prix de revient de leur construction, la plus longue coûterait environ \$2,000 de moins que l'autre. Cela étant, je suppose qu'il ne doit pas y avoir d'hésitation quant au choix à faire, et s'il n'existait pas d'autre raison, je doute qu'il serait nécessaire de soumettre l'affaire au ministre, mais Purcell et Ryan objectent fortement de considérer la grande tranchée de la station 2,136 comme tranchée à ciel ouvert. Je leur ai commandé de procéder à l'exécution de cet ouvrage, mais ils m'ont répondu qu'avant de s'y mettre ils iraient à Ottawa représenter au ministre qu'ils n'étaient pas tenus à de tels travaux.

Ils veulent qu'on leur permette de percer un tunnel au lieu de cette tranchée, changement qui, prétendent-ils, les mettrait en mesure de terminer la voie jusqu'aux eaux navigables du lac des Mille-Lacs vers l'époque fixée, c'est-à-dire le 1<sup>er</sup> août de l'année prochaine, tandis que s'il leur fallait faire la tranchée, cela retarderait l'achèvement d'une saison.

Comme il n'y a pas de prix dans la soumission des entrepreneurs pour construction de tunnel, je leur ai demandé de mentionner par écrit à quel taux ils voulaient faire cet ouvrage, et ce qui suit est un extrait de leur proposition à ce sujet :

“Nous proposons aussi de percer le tunnel du chemin de fer à la station 2,136 à raison de \$10 par verge cube de roc, et de faire les abords de ce tunnel—les excavations dans le roc et la terre—aux prix de notre contrat.”

Au taux de la soumission des entrepreneurs, le tunnel coûterait environ \$14,000 de plus qu'une tranchée ; mais je trouve trop élevé le prix de \$10 par verge cube. \$6 ou \$7 seraient un taux raisonnable, et c'est ce que je leur ai dit ; mais ils répondirent ne pouvoir faire cet ouvrage pour moins, vu la dureté du roc. Je n'ai pu aller examiner moi-même la qualité de ce roc, mais mes aides ont corroboré l'assertion des entrepreneurs à cet égard.

Je suis convaincu que les entrepreneurs sont bien fondés à dire qu'ils feraient plus tôt un tunnel qu'une tranchée, et comme je suppose que l'objet ici en vue est l'accélération, j'incline, en conséquence, à recommander qu'il leur soit permis de substituer un tunnel à la tranchée, à la condition qu'ils demandent un prix raisonnable.

A. vous bien sincèrement,

SAMUEL HAZLEWOOD.

A M. SMITH, écr.,  
Faisant les fonctions d'ingénieur en chef,  
Chemin de fer C. du P.,  
Ottawa.