

## Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming are checked below.

- Coloured covers / Couverture de couleur
- Covers damaged / Couverture endommagée
- Covers restored and/or laminated / Couverture restaurée et/ou pelliculée
- Cover title missing / Le titre de couverture manque
- Coloured maps / Cartes géographiques en couleur
- Coloured ink (i.e. other than blue or black) / Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- Coloured plates and/or illustrations / Planches et/ou illustrations en couleur
- Bound with other material / Relié avec d'autres documents
- Only edition available / Seule édition disponible
- Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin / La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure.
- Blank leaves added during restorations may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming / Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.
- Additional comments / Commentaires supplémentaires: Pagination multiple.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- Coloured pages / Pages de couleur
- Pages damaged / Pages endommagées
- Pages restored and/or laminated / Pages restaurées et/ou pelliculées
- Pages discoloured, stained or foxed / Pages décolorées, tachetées ou piquées
- Pages detached / Pages détachées
- Showthrough / Transparence
- Quality of print varies / Qualité inégale de l'impression
- Includes supplementary material / Comprend du matériel supplémentaire
- Pages wholly or partially obscured by errata slips, tissues, etc., have been refilmed to ensure the best possible image / Les pages totalement ou partiellement obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure, etc., ont été filmées à nouveau de façon à obtenir la meilleure image possible.
- Opposing pages with varying colouration or discolourations are filmed twice to ensure the best possible image / Les pages s'opposant ayant des colorations variables ou des décolorations sont filmées deux fois afin d'obtenir la meilleure image possible.

This item is filmed at the reduction ratio checked below / Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

<b>10x</b>		<b>14x</b>		<b>18x</b>		<b>22x</b>		<b>26x</b>		<b>30x</b>	
								<input checked="" type="checkbox"/>			
<b>12x</b>		<b>16x</b>		<b>20x</b>		<b>24x</b>		<b>28x</b>		<b>32x</b>	

# RAPPORT

4

DE LA

## COMMISSION

NOMMÉE POUR S'ENQUÉRIR DES AFFAIRES

DU

# CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.



QUEBEC:

IMPRIMÉ PAR STEWART DERBISHIRE ET GEORGE DESBARATS,

IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE.

1861.





## PROVINCE DU CANADA.

[L. S.]

Par Son Excellence le Lieutenant Général Sir WILLIAM FENWICK WILLIAMS, Baronet, de Kars, C. C. B., Administrateur du Gouvernement de la Province du Canada, et Commandant des Forces de Sa Majesté en icelle, etc., etc., etc.

A tous ceux à qui ces présentes parviendront, ou qu'icelles pourront concerner—

SALUT :

Attendu qu'il a été jugé expédient, en vue du grand intérêt que possède la province dans le maintien et le fonctionnement du chemin de fer du Grand Tronc et des rapports qui ont été faits par la compagnie sur l'état de gêne dans lequel elle se trouve, d'instituer une enquête sévère sur la manière dont la compagnie a remplie les conditions des Actes passés pour lui venir en aide—sur sa position financière actuelle—et sur le mode employé et les dépenses occasionnées pour supporter et faire fonctionner la ligne, avec les différents arrangements en rapport avec le trafic ; SACHEZ MAINTENANT, que par et en vertu des dispositions du treizième chapitre des Statuts Refondus du Canada, intitulé : " Acte concernant les enquêtes relatives aux affaires publiques et les avis officiels," par l'autorité que me confère le dit Acte, et par et de l'avis et du consentement du conseil exécutif de Sa Majesté pour la dite province, j'ai commis, constitué et nommé, et par les présentes je commets, constitue et nomme JOHN LANGTON, écuyer, de la cité de Québec, J. LEWIS GRANT, écuyer, de la cité de Toronto, et TOUSSAINT TRUDEAU, écuyer, de la cité de Québec, commissaires pour s'enquérir de la régie du chemin de fer du Grand Tronc,—de la manière dont la compagnie a remplie les conditions des Actes passés pour lui venir en aide, de sa présente position financière, et généralement du mode employé et des dépenses occasionnées pour supporter et faire fonctionner la ligne, avec les différents arrangements adoptés pour le trafic, ainsi que de toutes autres matières qui auraient rapport à la compagnie du Grand Tronc, que je pourrai ci-après leur enjoindre d'examiner ; et THOMAS WILY, de la cité de Montréal, secrétaire de la dite commission ; ET JE DONNE, par les présentes, pouvoir et autorité à eux les dits JOHN LANGTON, J. LEWIS GRANT et TOUSSAINT TRUDEAU, comme tels commissaires, d'assigner devant eux toute personne ou témoins, et de les contraindre à rendre témoignage sous serment, soit de bouche soit par écrit (ou d'affirmer solennellement, si telles parties ont droit d'affirmer en matières civiles) et de produire tels documents

et choses qu'eux, les dits commissaires, ou deux d'entre eux, pourront juger nécessaires pour la pleine investigation des matières et choses susdites. POUR AVOIR ET POSSÉDER la dite charge de commissaires, pour les fins susdites, par eux les dits JOHN LANGTON, J. LEWIS GRANT et TOUSSAINT TRUDEAU, et la dite charge de secrétaire à la susdite commission par lui le dit THOMAS WILY, durant bon plaisir ; et je requiers par les présentes les dits commissaires de faire rapport du résultat de l'investigation ci-dessus mentionnée, avec toute la diligence possible au gouverneur de la dite province pour le temps d'alors.

DONNÉ sous mon seing et sceau, à Québec, ce vingt-unième jour de Novembre, en l'année de Notre Seigneur, mil huit cent soixante, et du règne de Sa Majesté la vingt-quatrième.

W. F. WILLIAMS.

Par Ordre,

C. ALLEYN, Secrétaire.

BUREAU DU SÉCRÉTARIAT,

QUÉBEC, 24 Novembre, 1861.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous inclure une commission vous nommant conjointement avec J. LEWIS GRANT, de Toronto, et TOUSSAINT TRUDEAU, de Québec, écuyers, commissaires, pour vous enquérir de l'administration des affaires de la compagnie du Grand Tronc. Les papiers qui ont donné lieu à l'institution de cette commission vous sont aussi transmis avec la présente, et vous voudrez bien me les retourner avec le rapport des commissaires, lequel, j'ai ordre de vous dire, doit être fait en toute diligence.

Vous aurez la complaisance d'accuser réception de cette lettre et de son contenu.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

C. ALLEYN, Secrétaire.

JOHN LANGTON, Ecuyer,  
etc., etc., etc.  
Québec.

(Pour les papiers dont il est ci-dessus question, *vide* Appendice I.)

---

QUÉBEC, 7 décembre, 1860.

MESSIEURS,

Dans l'exécution de la commission qui vous a été confiée dans le but de vous enquérir de la position du chemin de fer du Grand Tronc, Son Excellence l'administrateur du gouvernement a bien voulu recommander que les instructions suivantes soient données pour vous guider.

Le but du gouvernement est d'obtenir des informations sur la position réelle et les succès futurs de la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc. Et pour cet objet, vous devrez vous enquérir et vous assurer de l'exact état financier de l'entreprise, de ses dettes et de ses revenus.

Vous porterez aussi votre attention à la manière dont le fonctionnement du chemin de fer est administré dans toutes ses branches, les arrangements par lesquels le trafic est obtenu par conventions avec d'autres compagnies, et autrement, le tarif de charges, et l'étendue de facilités données au public, y compris le service des postes, et l'indemnité accordée à cet effet.

Vous ferez de plus rapport des déféctuosités qu'on dit exister dans l'approvisionnement de fonds roulant, et les facilités aux stations, avec les moyens et le coût d'y pourvoir.

Vous devrez aussi considérer les questions qui concernent le commerce en général de concert avec le fonctionnement du chemin de fer, comme une source importante de commerce, et en faire rapport.

Le point le plus important qui se rattache à votre enquête, est de vous enquérir si le chemin de fer se suffit maintenant à lui-même, ou pourrait le devenir, et s'il est rémunératif sous le point de vue commercial, soit par un retranchement dans le coût du fonctionnement, ou par une augmentation du trafic, ou par une combinaison des deux. Et tout en soumettant scrupuleusement tout le témoignage sur lequel sont basées vos opinions, Son Excellence désire que vous fassiez rapport de vos vues à ce sujet.

Il n'est pas nécessaire que la commission s'occupe d'investigations spéciales dans l'histoire et les transactions passées de la compagnie, lesquelles quelle qu'en soit leur nature, ne tombent pas dans les vues du gouvernement dans la présente enquête.

---

Votre investigation actuelle nécessitera, cependant, naturellement en certain cas, une référence à l'administration et à la conduite passée de la compagnie, et alors ces sujets tomberont de droit dans la catégorie de vos devoirs.

A. B. C. | J'ai l'honneur de vous transmettre, avec les présentes, certains états et documents fournis par la compagnie du Grand Tronc, numérotés tel que dans la marge.

Son Excellence espère que vous pourrez lui fournir votre rapport à la prochaine session du parlement, ou au plus tard à la fin de février.

J'ai l'honneur d'être, messieurs,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) C. ALLEYN, secrétaire.

---

# SYNOPSIS DU RAPPORT.

---

	Page.
Rapport .....	9
Dettes de la compagnie .....	10
Bons privilégiés et autre actif .....	11
Compte de revenu à Juin, 1860. ....	13
Distribution de la dépense entre capital et revenu .....	14
Entretien de la voie imputé à capital .....	15
Renouvellement des rails .....	15
Déficit de combustible et de réserves imputé à capital .....	17
Explosion du vapeur à Longueuil et collision à Stark, imputées à capital .....	18
Dépenses diverses d'administration imputées à capital .....	19
Condition du fonds de matériel roulant .....	19
Bail de l'Atlantique et du St. Laurent imputé à capital .....	20
Méthode d'imputation du charroi des effets de la compagnie .....	21
Bail de Détroit et Port Huron imputé à revenu .....	22
Comptes dans balances générales imputables à capital et revenu .....	23
Compte capital révisé .....	24
Compte de revenu révisé .....	24
Imputations dans compte de revenu .....	26
Balances générales révisées .....	27
Revenu de la demi-année finissant 31 Décembre, 1860 .....	29
Etat comparatif du trafic dans les années 1859 et 1860 .....	30
Comparaison des recettes et dépenses en 1859 et 1860 .....	31
Causes des faibles recettes jusqu'à présent .....	32
Fonds de matériel roulant additionnel nécessité .....	32
Comparaison du service du fonds de matériel roulant entre le chemin de fer du Grand Tronc et ceux du New York Central et Pennsylvania Central .....	33
Défaut de facilités aux stations rendant impossible l'usage du fonds de matériel roulant dans toute sa portée de bénéfice .....	35
Exemples de retards durant l'hiver écoulé .....	35
Organisation défectueuse en partie cause de cela .....	36
Division de responsabilité entre les départements .....	37
Traits particuliers du trafic sur ce continent .....	38
Trafic de parcours entier et désir de l'obtenir .....	39
Taux comparatifs du Grand Tronc et autres chemins .....	39
Plan du charroi à Boston aux mêmes taux qu'à Portland .....	40
Non rétribution du trafic à Boston .....	41
Avantages relatifs de Boston et Portland comme ports-terminus .....	41
Commissaires de chemin de fer de l'Etat de New York sur le trafic de parcours entier .....	42
Frais du trafic de parcours entier du Grand Tronc en 1860 .....	44
Facilités insuffisantes pour le trafic de localité et délais et détentions s'ensuivant .....	45
Situation différente du Grand Tronc et autres routes eu égard au trafic local et de parcours entier .....	46



	Page.
Ligne de conduite originaire du Grand Tronc pour éviter la correspondance avec la navigation, et ses mauvaises conséquences.....	47
Distance incommode des stations des principales villes.....	47
Vraie bonne politique du Grand Tronc d'opérer de concert avec la navigation. Seule ligne de conduite qui peut le faire rivaliser avantageusement avec les routes plus courtes.....	48
Inégalité des taux de localité.....	50
Taux de localité pourront être réduits avec avantage en quelques cas.	50
Plainte, que le Grand Tronc a subi l'influence politique, et n'a pas opéré d'après " principes de commerce," considérée.....	50
Marché de trafic avec le chemin de fer le Great Western.....	51
Contrat avec les Steamers du Lac Ontario.....	52
Bail de la ligne de Détroit.....	53
Le trafic de la route de Détroit comparée avec celle de la section de la Rivière-du-Loup.....	53
Marché avec la compagnie des Docks du St. Laurent.....	54
Contrat avec Mr. Pomeroy pour l'huile.....	54
Contrat avec les laminoirs de Toronto.....	54
Qualité supérieure des rails laminés à neuf aux laminoirs de Toronto.	56
Prodigalité générale de la dépense.....	56
Hôtel de Sarnia.....	56
Trains spéciaux.....	57
Passes libres.....	57
Département du magasin.....	57
Relevés statistiques pourraient être faits plus instructifs avec moins de travail.....	58
Incommodité des comptes nombreux par lesquels on fait passer les paiements qu'on fait.....	58
Comparaison entre le Grand Tronc et le New York Central, par rapport aux gages, et autres chefs de dépense....	59
Excédant du poids du blé en masse au delà de ce qu'on fait payer..	60
Paiement actuel pour service postal.....	60
Comparaison entre les taux payés au Grand Tronc et ceux payés à d'autres chemins.....	61
Espérances d'avenir du Grand Tronc.....	62
Condition de la voie.....	63
Autre appareil et fond de matériel et facilités nécessitées pour le trafic	63
Besoin de réduire le capital de la compagnie.....	65

# RAPPORT.

---

A Son Excellence le Très-Honorable Sir Edmund Walker  
Head, Bart., C. P. K. C. B., Gouverneur Général de  
l'Amérique Britannique du Nord.

Qu'il Plaise à Votre Excellence,

En recevant la commission de votre Excellence et les instructions de l'honorable Secrétaire Provincial sur les points qui devaient plus particulièrement faire l'objet de notre enquête, nous procédâmes à recueillir tels renseignements qui pussent nous mettre à même de placer devant le gouvernement un rapport sur le sujet important dont l'investigation nous a été confiée.

Pour pouvoir nous mettre en mesure de donner un état exact de la position financière et des futures espérances de la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, jusqu'à la dernière époque, il nous aurait été nécessaire d'attendre jusqu'à ce que les comptes de la compagnie eussent été balancés à la fin de l'année 1860. Mais, comme il était impossible à cela de s'accomplir, même dans des circonstances ordinaires, avant la fin de Février, et comme la préparation des états dont il était besoin aurait nécessité un nouveau délai dans la clôture des livres, il devint évident pour nous qu'il nous serait impossible de faire aucun rapport satisfaisant à une époque aussi prochaine que le requéraient nos instructions. Dans ces circonstances, nous en vîmes à la conclusion de limiter notre investigation, en premier lieu, aux transactions de la compagnie jusqu'à la dernière balance opérée au 30 de juin, avec l'intention de faire rapport des résultats de notre enquête jusqu'à cette date, et de leur donner une extension subséquente dans un rapport supplémentaire jusqu'à la fin de l'année. Comme le temps approchait, toutefois, où nous pouvions compter sur la feuille de balance du 31 de décembre, nous fûmes induits à espérer que nous pourrions présenter en un seul rapport tous les points les plus importants de notre enquête, et il en est résulté quelque confusion quant à l'époque d'où datent nos conclusions. Notre examen détaillé des livres n'a pu nécessairement dépasser le mois de juin, et les états que nous soumettons des comptes de revenu et capital, dans une forme révisée, ne viennent que jusqu'à cette date seulement. Mais nous avons aussi donné

ces comptes et la feuille de balance jusqu'au 31 de décembre ; et comme l'année passée a été la seule pendant laquelle la ligne a été tout entière en opération, nous avons fait voir dans un état séparé la recette de cette année-là, d'après la compagnie, avec des remarques sur les points qui paraissent devoir influer d'une manière plus importante sur les futures espérances de la compagnie. Les engagements de la compagnie, croyons-nous, apparaissent, au moins approximativement, jusqu'à une date beaucoup plus récente ; et nous nous sommes efforcés, dans tous les cas, de distinguer l'époque à laquelle nos observations s'appliquent.

Bien que nous fussions très-désireux d'achever notre rapport d'auss bonne heure que possible, la grandeur du sujet nous empêcha de nous con- tenter d'une investigation précipitée ; et nous sentons que, même à présent, elle devra paraître imparfaite sur quelques points importants. Cependant comme nous avons reçu la feuille de balance finale de la compagnie dès le 19 d'avril, nous ne nous crûmes plus justifiables de retarder de soumettre à Votre Excellence ce que nous avons pu recueillir de renseignements.

#### DETTES.

Nous avons demandé un état des dettes, selon qu'elles se trouvent dans les livres de la compagnie jusqu'au 31 décembre, 1860, avec un estimé de celles encourues depuis cette date, lesquelles sont dans l'Appendice (XXIII, page 145). L'analyse suivante est celle de ces états :

	\$	cts.
Intérêt en retard sur capital débenture .....	655,417	81
Rente due sur le chemin de Détroit.....	166,121	71
Comptes payables.....	2,749,473	52
Emprunts.....	7,875,506	61
Divers créanciers.....	830,538	64
	<u>\$12,277,058</u>	<u>29</u>

L'estimé additionnel de ces obligations, depuis le commencement de l'année, n'inclus que les comptes du Canada, mais il y avait en sus de ceci, une demi-année d'intérêt sur les bons premiers-préférentiels, de même que sur la plus grande partie des bons ordinaires de 6 par cent, échéant en janvier. Somme toute, ç'aurait été £123,721 sterling, mais l'intérêt en retard dans la feuille de balance de la caisse à Londres n'est augmenté que de £114,104.16.5, ou \$545,310.12 ; tandis qu'un autre intérêt sur une petite portion des bons de 6 par cent, au montant de £2,466, ou \$12,000, échéait en mars, dont il ne nous est pas encore venu de compte de Londres. Il paraît aussi, d'après les réponses aux questions 220 et 221, que l'intérêt sur les bons de la cité de Montréal \$20,340, sur les bons du séminaire de Montréal \$5000, et sur ceux de la compagnie des terres Britannique Américaine \$3000, est arriéré, et que la rente sur les parts de l'Atlantique et du St. Laurent, au montant de \$17,673, n'était pas acquittée au 31 de décembre. Nous pouvons de même ajouter \$20,764.81, encore dus par suite de pertes

par les vapeurs des lacs, et non-inclus dans les comptes (Qu. 233). Il paraît nécessaire aussi d'inclure, parmi les dettes le montant encore payable sur le contrat de Trois-Rivières et d'Arthabaska, savoir: \$680,466.50, pour lequel \$250,329.16 sont dans les mains de la province. Les dettes totales jusqu'au 31 de mars, peuvent donc être portées à \$13,331,283. De plus, au premier d'avril, une demi-année d'intérêt sur tous les bons échus second-préférentiels et sur tous ceux de 7 par cent, au montant de \$417,779, et une demi-année de paiement pour le compte du bail de l'Atlantique et du St. Laurent, s'élevant à \$29,640 ; et un autre montant de \$18,600 au premier de mai, de telle sorte que les dettes, à la date de ce rapport, s'élèvent à \$13,797,302.

Contre ceci il y a un montant considérable de bons de la compagnie hypothéqués, ou encore valables, à l'égard desquels nous avons éprouvé quelques difficultés à reconcilier les livres de Montréal avec les montants tels qu'établis par les directeurs de Londres.

Les bons 6 par cent, d'après le dire du comité des détenteurs de bons à Londres, sont portés à..... £2,313,987 stg.

Le montant dans le livre est .....	£1,724,840	
Cité de Montréal, etc., inclus dans le montant du comité de Londres....	223,287	
Hypothéqués, suivant le rapport du bu- reau de Londres, octobre 26.....	326,000	
Encore en mains, vide id.....	32,000	
		<u>2,306,127</u>

Pour lequel il n'y a pas de compte rendu.....	£7,860
---	--------

Les bons 7 par cent sont..... £1,500,000 0 0

D'après les livres il a été émis..	£1,467,541 12 6	
Que le bureau de Londres dit tenir en main.....	27,600 0 0	
		<u>1,495,141 12 6</u>

Pour lequel il n'y a pas de compte rendu ....	£4,858 7 6
---	------------

Emission autorisée de bons second-préférentiels.... £1,111,500 0 0

Emis par les livres.....	£835,533 6 8	
Dits être hypothéqués, 26 octobre..	275,600 0 0	
		<u>1,111,133 6 8</u>

Pour lequel il n'y a pas de compte rendu....	£366 13 4
--	-----------

Les bons encore en mains ou hypothéqués sont comme suit :--

Hypothéqués 6 par cent suivant le bureau de Londres.	£326,000	0	0
Id. seconds-préférentiels id. id. ..	275,600	0	0
Encore en mains 6 par cent d'après id. id. ..	32,000	0	0
Id. 7 par cent d'après id. id. ..	27,600	0	0
En mains ou hypothéqués 6 par cent.....	7,860	0	0
Id. 7 par cent.....	4,858	7	6
Id. second-préférentiels .....	366	13	4
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	£674,285	0	10

Dans le même rapport du Bureau de Londres, il est parlé de terre à vendre, évaluée à £120,000, dont on dit qu'une petite portion seulement, dont on a disposé, a réalisé £5,000. Nous avons fait toute espèce de recherche au sujet de la propriété en question, ici aussi bien qu'à Londres; mais, vu l'absence de Mr. Blackwell, nous n'avons pu découvrir que la Compagnie possède de terre en Canada à ce montant, autre que celles de la voie, station et lest, pas plus que de terre qui soit tenue en vente, chose dont nous n'avons pu savoir un mot. Les £5,000 qu'on dit avoir été réalisés sont évidemment le fruit d'un malentendu d'un crédit dans le compte des terres de Sarnia.

Dans l'actif, dont un état est donné par la Compagnie jusqu'au 31 de Décembre, il paraîtrait qu'il n'y a seulement qu'une très petite portion sur laquelle on puisse compter pour faire face aux obligations. Les actions et les débetures de l'Atlantique et du St. Laurent dans les mains de la Compagnie, et les débetures de Toronto sont déjà hypothéqués; le fonds d'amortissement de Portland, comme de juste, ne saurait être touché; les réserves et le combustible sont de réquisition pour l'usage de la Compagnie, et la souscription aux docks du St. Laurent, a toujours été traitée comme une dépense de capital. Le seul autre gros item est "les comptes de trafic non rentrés," qui demandent d'être considérablement modifiés. La somme de \$546,182.33, mise dans l'actif, n'est pas toute réellement profitable. Le montant recouvrable paraît (Ques. 218) être \$307,945.10, contre laquelle il est dû, à d'autres individus, \$126,260.14. Mais dans cette dernière somme est inclus le montant dû au Great Western d'après un marché, \$43,347.70, qui est en dispute, et \$61,640.16 en à compte du service postal. En déduisant ces deux sommes, la balance des comptes non rentrés entre le chemin de fer du Grand Tronc et le public, était réellement de \$286,666.82 en faveur de la Compagnie. Parmi les autres sommes, dont le Département du trafic se donne le crédit, mais qui doivent être réglées par les propres cheques de la Compagnie, celle de \$245,830.83, pour service postal, est clairement erronée. C'est là tout le montant du prêt par le Gouvernement Provincial, sur la garantie conjointe du service postal et de certains bons seconds-préférentiels, pour lequel tout entier le Département du trafic s'est attribué crédit, avec un débit correspondant de \$61,640.16, comme ci-dessus, faisant ainsi la somme ronde dont on se donne crédit de \$184,190.67, mais le Gouvernement Provincial a maintenant définitivement réglé la réclamation de la Compagnie pour arrérages

du service postal, en octroyant la somme de \$113,144.89; la balance, par conséquent \$71,045.78, n'est pas recouvrable, et doit être ajoutée au compte des mauvaises dettes de \$11,882.62, faisant ensemble \$82,928.40, pour laquelle le trafic a pris crédit, dans les années passées, mais qui ne saurait être retirée. Des items divers, c'est douteux jusqu'à quel point quelques-uns sont recouvrables, et plusieurs d'eux sont de la nature des comptes de déboursés des serviteurs de la Compagnie, qui ont été probablement dépensés, bien que la dépense n'ait pas été portée aux comptes propres. En incluant l'argent comptant en mains, il n'y avait probablement pas plus de \$500,000 sur quoi on puisse compter. Il est aussi à propos de remarquer que dans les obligations, telles que ci-dessus estimées, la réduction dans quelques-unes des dettes flottantes du Canada, entre le 1er Janvier et le 31 de Mars, est aussi mise en ligne de compte; le changement donc dans les deux seuls objets considérables de l'actif doit aussi être marqué. Les comptes du trafic non rentrés ont été réduits de \$286,666 à \$28,000 (Qu. 234); l'argent en caisse demeure à peu-près sans altération, étant de fait presque tout affecté au paiement hypothécaire du montant entier.

Il est un autre item dans ces états auquel il nous faut appeler l'attention. Parmi les emprunts se trouve la somme de £500,000 sterling, sous le titre de compte de prêt des agents financiers du Canada, du 15 de Novembre. Le titre "agents financiers du Canada", pourrait donner l'impression que ceci était un prêt par la province, mais nous avons constaté que nul tel prêt n'est connu du, ou autorisé par le Département des finances. (Qu. 222.)

#### COMPTE DE REVENU AU 30 DE JUIN, 1860.

Pour nous mettre à même de former quelque opinion sur la probabilité pour le chemin de fer du Grand Tronc, de sortir des difficultés dans lesquelles il est à présent enveloppé, et de se pouvoir supporter par lui-même et devenir une heureuse spéculation commerciale, il nous était nécessaire d'entrer dans un minutieux examen de détails sur ses transactions des quelques années passées, afin de constater sûrement quels avaient été ses gains réels pendant cette période de temps, et de pouvoir baser sur eux quelque augure de l'avenir. Les comptes annuels de la compagnie, sous le titre de compte de revenu, font voir les recettes et les dépenses d'opération; mais comme beaucoup de la dépense a, ci-devant, été portée au compte de capital, ou se trouve contenue dans les comptes ouverts au grand livre, nous ne croyons pas que le compte du revenu puisse seul donner une idée vraie des profits nets qui ont pu être retirés comme un retour du capital dépensé. Dans cet examen des détails des recettes et dépenses, nous n'avons pas cru qu'il était nécessaire de remonter plus haut qu'au commencement de l'année 1858, attendu que l'état incomplet de plusieurs sections du chemin rendait les résultats des premières années moins applicables à la présente situation de l'entreprise. Nous nous proposons de soumettre nos remarques sur ces détails sous les titres des différents comptes dans lesquels ils se trouvent. Nous devons, toutefois, commencer par établir que, grâce à la position toute spéciale de la Compagnie,

tenant une partie du chemin affermée à bail, et avec des créanciers privilégiés, qui prennent rang à divers degrés de priorité après *les dépenses réelles d'opération*, il s'élève des difficultés légales dans la détermination des choses qui tombent sous cette désignation propre—difficultés que nous ne nous proposons pas de discuter—notre objet est de faire voir quelle serait une distribution loyale des dépenses entre capital et revenu, n'envisageant l'entreprise que sous le simple point de vue d'une spéculation commerciale payante.

### *Compte Capital.*

Nous avons obtenu de la Compagnie un état (App. X. c. 51) de la dépense entière portée au compte capital jusqu'au 30 de Juin, 1860, distinguant le montant payé aux contracteurs originaires, et celui déposé par la Compagnie elle-même. D'après cet état il appert que, en excluant le montant dépensé sur le chemin de l'Atlantique et du St. Laurent, et en excluant aussi le prix d'achat du chemin de Montréal à Island Pond, et les lignes de Détroit et d'Arthabaska, il a été dépensé sur le Grand Tronc propre, pour travaux surrétrogrades et additionnels, sous le chapitre de "Département de l'ingénieur," "travaux et voie permanents," et "stations," la somme de \$2,491,092. Il ne forme pas partie de notre devoir, d'après nos instructions, de nous enquérir comment une si grande dépense, au-delà de 6 par cent du coût entier sous les mêmes chapitres, devint nécessaire pour finir et parachever l'ouvrage tel que reçu des mains des contracteurs ; mais il est manifestement essentiel que nous dussions nous enquérir, si le tout fut justement porté au compte de capital, ou si aucune partie de cette dépense n'aurait pas dû être considérée comme étant pour le maintien de la route, ce qui était proprement le lot du compte de revenu.

Il ne saurait y avoir aucun doute à l'égard de beaucoup d'items. Il n'importe pas à l'objet de notre enquête de savoir si les contrats originaires couvraient toute chose, ou si ces contrats ont été strictement remplis. Tout ce qui était essentiel au complément de la route était proprement considéré partie du capital. Ainsi facilités additionnelles aux stations, ou un nouvel embranchement comme à Kingston, ou des correspondances non couvertes par les divers contrats, comme la route à travers la cité de Toronto, ou la correspondance de Charons à Montréal, doivent clairement être portés au compte de capital. Il y a de même beaucoup d'améliorations dont une partie, tout au moins, doit être portée au compte de capital. C'est ainsi que dans la substitution de ponts en pierre ou en fer à ceux en bois, comme elle a eu lieu sur une grande portion de la section entre Montréal et Portland, (dont le coût, cependant, n'est pas inclus dans la somme ci-dessus mentionnée,) ou si l'on trouve plus économique d'abandonner l'emplacement originaire, que de suppléer à l'entretien de la route, comme au Havre au Canard, une proportion des frais, à titre d'amélioration permanente, peut être honnêtement regardée comme une dépense de capital. Le lestage et le drainage insuffisants quand on a accepté les travaux des mains des contracteurs, participent aussi du même caractère, de même encore qu'une qualité inférieure de rails, emportant prochains renouvellements. Il y a un genre de réparations tel que le dérangement de la voie, chose qui pèse le plus lourdement sur

les premières années d'un chemin de fer; tandis que dans un autre genre, tel que le renouvellement des barres de jonctions et des rails, et des bâtiments et clôtures, le fardeau ne s'en fait sentir tout entier que beaucoup plus tard. A moins qu'il y ait un compte de réserves, auquel les deux dernières catégories puissent être portées, de façon à être réparties sur plusieurs années, le revenu de l'année dans laquelle elles tombent n'est pas censé devoir les supporter; mais elles forment contre capital des frais d'une nature très-contestable. Il est évidemment impossible que nous puissions pousser notre examen jusque dans chaque item de ces différentes catégories, et offrir une opinion sur la méthode propre de les rendre imputables. Nous n'en parlons que dans la vue de faire voir combien grande est la portion de travaux qui, dans les premières années d'un chemin de fer, est d'un caractère douteux, et que leur classification propre est du seul ressort des ingénieurs au jugement et à l'intégrité desquels elle doit être laissée. Tant que le compte de construction est ouvert, nous croyons que l'expérience des entreprises de chemin de fer, dans tous les pays, feront voir qu'il n'y a pas d'inclination chez les ingénieurs à peser outre mesure sur le compte de revenu. Mais dans le cas du Grand Tronc, nous voyons que dans plusieurs circonstances, après que les ingénieurs en fonctions ont distribué la dépense entre capital et revenu, suivant leur appréciation de ses proportions propres, les officiers de la compagnie ont ordonné de faire le transport de fortes sommes du dernier compte dans le premier. Sans entrer dans le mérite de chaque transport en particulier, nous ne croyons pas que nous ferions d'injustice à revenu, en acceptant la distribution des messieurs sous la surveillance immédiate desquels les travaux se sont opérés. Le montant entier qui a été ainsi transporté, depuis janvier, 1858, à Juin, 1860, est \$299,630.39; mais, si en rectifiant ce compte, nous prenons la balance au crédit de revenu, 1er Janvier, 1858, telle que donnée dans les comptes publics de cette année-là, nous devons seulement reporter \$179,630.39, comme les \$120,000 restant, avaient rapport aux transactions du passé, et avaient été incluses dans la balance dans l'état imprimé, bien que rentrées dans les livres qu'à une époque plus avancée. Nous avons en conséquence rendu ce montant à revenu, et si nous avions eu des données suffisantes, ou que nous nous fussions senti le devoir et la compétence, pour entrer dans un examen détaillé des différentes sommes qui ont été portées au compte de capital pendant cette période de temps pour d'autres travaux que ceux de nouvelles constructions additionnelles, nous croyons qu'une bien plus grande somme aurait pu être plus convenablement imputée à revenu.

La principale difficulté git entre les chapitres "travaux et voie permanents" dans le compte capital, "et entretien de la route" dans le compte de revenu, et les principaux items sont: "rails, barres de jonctions, etc., "ponts" et "lestage." Maintenant il appert, d'après les cédules annexées à l'état du compte capital (App. X), que depuis Janvier, 1858, à Juin, 1860, il a été dépensé en renouvellements de rails et barres de jonction, en sus des dépenses de passage, \$400,512, en sus aussi de \$85,481 pour rails dans la division centrale, où les renouvellements ne sont pas distingués des nouvelles places d'évitement et de la division de la voie ordinaire au Havre au Canard; et qu'il avait été dépensé pour renou-



vement de ponts, principalement entre Montréal et Portland, \$702,726, et pour lestage \$124,527, en outre de \$120,000 pour clôture, drainage et autres diverses réparations et améliorations de la voie—tout ensemble pour les trois premiers items environ \$1,250,000. Si, d'un autre côté, nous regardons aux comptes de revenu pour le même espace de temps, nous trouvons ces chapitres affectés comme suit :—rails, etc., \$353,137, ponts, \$238,794, lestage, \$82,161,—ensemble \$674,092. Nous ne pouvons nous persuader que ceci soit la proportion propre, dans laquelle telles réparations devaient être divisées entre capital et revenu, ou que \$179,630, dont nous avons refusé d'accepter le transfert, représentent en aucune manière le montant tout entier qui a été irrégulièrement imputé à capital. Si nous prenons les montants qu'a coûtés jusqu'à présent l'entretien de la voie, et que nous les comparions avec les dépenses probables pour l'avenir, l'inconvenance de considérer une partie de renouvellement, comme devant être portée au compte de capital, saute encore d'avantage aux yeux. Et pour ne prendre que l'item rails seul, suivant Mr. Trembicki, la durée moyenne d'un rail peut être considérée comme de 8 ans à peu-près ; selon Mr. Stark, comme de 7 ans (Qu. 108 et 214.) D'après ces estimés le coût du simple laminage à nouveau, de la quantité nécessaire de rails serait de \$350 et \$400 par mille par année, respectivement ; mais le coût entier des rails, chairs et barres de jonction depuis Janvier, 1858, à Juin 1860, incluant ce qui est porté à compte de capital, aussi bien que pour l'entretien annuel, n'équivaut pas en moyenne à la plus petite de ces sommes par année, dont pas une moitié n'a été jusqu'ici imputée à revenu. Les sommes ci-dessus données ne s'éloignent probablement pas beaucoup de la future moyenne annuelle du coût de renouvellement de rails par mille ; mais il nous paraît évident que, bien loin qu'aucun des premiers renouvellements soient légitimement imputables à capital, pour des années à venir, la dépense de posage des lisses sur la voie dépassera de beaucoup tout ce que la compagnie a, jusqu'à présent, été obligée de subir. En considérant les perspectives d'avenir de la Compagnie, nous devons nous occuper ci-après de la présente condition de la voie, mais c'est un sujet d'une telle importance que force nous est de ne pas hésiter à la considérer ici plus en détail.

La longueur de la division centrale de Montréal à Toronto est de 333 milles de long. Mr. Trembicki dit (Qu. 89) que le posage de lisses s'est fait sur une espace d'environ 34½ milles jusqu'à Décembre, 1860. Il estime de plus (Qu. 108) qu'il en faudra pour 35 milles en 1861, (Mr. Cooke, l'ingénieur de la division, dit (Qu. 204) qu'il a fait demande pour 40 milles, ce qui suffira à peine aux exigences)—qu'en 1862 il n'y aura pas moins de 40 milles en réquisition, et que tout le reste (233½ milles) devra avoir à être renouvelé par 1865. Que ceci n'est pas d'une estimation exagérée, apparaîtra dans le témoignage de Mr. de Grassi, l'inspecteur officiel des chemins de fer, lequel constate (Qu. 181) que sur toute la ligne (la division centrale est la pire portion) un ¼ ou ½ des vieux rails ne vaut rien. En prenant l'estimé de Mr. Trembicki, il paraîtrait qu'il y aura besoin dans la division centrale de rails laminés à nouveau.

En 1861, 35 milles, ou sur toute la distance...	\$305	par mille.
1862, 40 milles, id. id. ....	348	"
1863, '64 et '65, 223½ milles, en moyenne..	648	"
Moyenne pour 5 ans,	\$519	par mille.

Sur la division de l'est, c'est beaucoup de même. M. Starke (Qu. 213) dit qu'il lui faudra, en 1861, en dehors de la section de la Rivière du Loup, 12 tonneaux ou \$348 par mille. Cela garnirait de lisses 28.8 milles de la division entière, laquelle excluant la section de la Rivière du Loup, est de 240 milles. Si le posage était tout fait sur la ligne entre Montréal et Island Pond, 114 milles, ce qui probablement aura lieu, cela laisserait environ 96 milles de plus et en sus de la distance qui a déjà été revêtue de rails jusqu'au moment actuel. Les rails ont resté sur toute l'étendue de ces 96 milles pendant les sept années en plein, que M. Starke estime être la limite de leur durée, et, dans deux ans au plus, il les faudra renouveler. Vers ce temps-là les rails qui sont sur le reste de la route à Québec auront aussi dépassé leur âge de sept ans. Nous ne saurions, par conséquent, donner un estimé moindre de 40 ou 50 milles qu'il faudra nécessairement, dans cette division, avoir à suppléer annuellement, et à un coût de \$500 à \$600 par mille.

Ces deux districts sont certainement les deux plus mauvais sous ce rapport. Le district de Portland s'est vu renouvelé de rails pour plus que le ¼ déjà, et la section de la Rivière du Loup et du district Occidental ne sont pas si anciens, et dans ce dernier du moins le fer est reconnu comme meilleur. Néanmoins, le prix futur des nouveaux rails est un item très-formidable, et quand on considère que ces estimés, ne comprennent pas le transport au et du laminoir, ou le coût du reposage, qui, selon M. Cooke, est de \$185 par mille, et qu'ils ne tiennent pas compte des chairs et barres de jonction, dont la condition à tous deux sont, au dire des témoins, de la pire espèce, il sera évident que, tandis que revenu supportait en 1858, 1859 et 1860, moins de \$160 par mille, pour rails, barres de jonction et chairs, il n'y avait pas de raison pour imputer aucune portion du résidu à capital.

Comprise sous le titre de "dépenses générales" dans la section de Portland et sous celui de "travaux additionnels et surrogatoires" (*extra*) dans les autres sections du chemin, se trouve une grosse somme, imputée à capital, pour "déficit de combustible et réserves," s'élevant, somme toute, à \$419,304.55. Il paraît que quand on fit l'examen des réserves et du combustible, en mains en 1858, on découvrit qu'il existait un grand déficit, lequel fut, par ordre, oblitéré dans les livres et imputé à capital. Nous ne sommes pas prêts à admettre que ce fut là le moyen le plus juste de faire disparaître le déficit. Personne ne supposera que du combustible et des réserves fussent détruits ou soustraits dans une telle proportion, alors que la perte aurait pu, peut-être, être imputée à capital, bien que difficilement sous les chapitres ci-dessus mentionnés. Il est inévitable, sans doute, qu'il se fasse des pertes dans la distribution des approvisionnements, et de grandes quantités de combustible ont parfois été détruites par le feu; mais pour faire face à ces éventualités, on porte le prix des réserves et du combustible à un excédant sur celui de facture, et cela de-

vrait être calculé de façon à couvrir de telles pertes. Il est difficile de concevoir comment une propriété, représentant une valeur aussi grande, puisse être disparue ; on en a signalé un exemple dans l'entrée suivante du journal, 30 Juin, 1858—"Compte de réserves à compte suspendu, pour montant de coke dont il n'a pas été rendu compte à Hadlow, porté à compte suspendu, journal No. 2, fol. 452, pour constater, si possible, ce qui en est advenu ; mais comme on ne put jamais s'en faire rendre compte, le montant est maintenant reporté £782.6.10 \$3,129.38."—Le prix indique qu'il devait y avoir eu 700 ou 800 tonneaux de coke ainsi perdus. Pour que de tels manques soient arrivés, il faut qu'il y ait eu beaucoup de négligence, pour ne pas dire de la fraude peut-être ; mais le gros du déficit est provenu probablement de la négligence à marquer, ou d'avoir marqué des quantités insuffisantes, ou à des taux insuffisants, aux divers services, pour lesquels ces articles furent livrés. Le déficit, dans tous les cas, devrait être départagé entre capital et revenu, quelque peu dans la proportion dans laquelle les approvisionnements et le combustible avaient été émis aux divers comptes. Maintenant un montant considérable d'approvisionnements est émis en à-compte de capital, et quelque combustible, grâce à l'intervention du pouvoir locomoteur, finira par lui être imputé aussi ; mais, par-delà, la plus grande partie du combustible, et une forte somme pour approvisionnements, auraient plutôt dû être imputées à revenu, spécialement parceque les principaux approvisionnements, qui sont émis au compte de capital, sont d'une nature à paraître le moins sujets à être affectés par le gaspil ou la destruction fortuite. Nous n'essaierons pas de faire une distribution exacte d'après ce principe, ni non plus, cela est-il nécessaire à notre dessein actuel, encore que le transfert ait été fait pendant la période de temps dans laquelle nous avons circonscrit notre enquête, le déficit s'était apparemment accumulé depuis le commencement, et la proportion de tout ce qui était imputable à revenu, pendant ce laps de temps, pourrait à peine dépasser \$30,000 ou \$40,000. Depuis 1858, il n'y a pas eu de tels gros déficits, ou ils ont été couverts par le pourcentage, ajouté en faisant les prix du dehors. Il existe, toutefois, une différence considérable entre la valeur établie du fonds en mains et le montant sous lequel il appert dans les livres.

Il est un autre item considérable, qui a été imputé à capital, qui exemplifie la nécessité d'établir un fonds réservé, savoir : la dépense qui a suivi l'explosion du vapeur, à Longueil, en 1856, s'élevant à \$51,021.20. Il fut tenu, pendant quelque temps, comme compte ouvert au grand livre, et fut définitivement fermé en 1858, par le transfert qu'on en fit à "travaux additionnels et surrogatoires (*extra*), division de l'est," au compte capital. Mais une éventualité de ce genre n'a certainement rien à démêler avec capital, et encore moins avec travaux surrogatoires (*extra*) ; il se pourrait bien, cependant, qu'on ne pourrait l'imputer justement au revenu de l'année particulière, témoin de cet accident. S'il y avait eu un compte réservé d'établi, auquel des réparations d'un genre extraordinaire eussent été imputables, un item, comme celui dont il est question, aurait fort bien pu y trouver sa place ; et si une certaine proportion du compte réservé, disons 20 par cent, était imputée annuellement contre revenu, cela eût tendu à égaliser le montant annuellement recouvrable, comme le profit net

du chemin. Dans l'espèce présente, bien que l'entrée fut faite en 1858, et que, d'après le principe posé, environ \$30,000 piastres eussent été imputables au revenu de la période de temps avec laquelle nous avons affaire, vu que la dépense eût lieu principalement en 1857, nous n'avons pas, dans notre état révisé du compte, dérangé la distribution originaire.

Un pareil item, pour dépenses de collision à Stark, a été imputé à capital dans la division de Portland, au montant de \$38,103.26, avec lequel nous n'avons pas jugé à propos d'avoir affaire, bien que tout-à-fait adverses à cette méthode erronée de fermer le compte.

Les items ci-dessus ont été regardés comme nonavenus dans le chapitre principal "travaux et voie permanents" dans le compte capital; mais il se trouve d'autres chapitres où des sommes également contestables trouvent place: "fonds divers" et "télégraphe" sont, par le montant, comparativement insignifiants; mais quand de pareils items se trouvent, sous le premier, comme "réparation d'ameublement," et, sous le dernier, de tels sous-titres reconnus, "réparations d'instruments," papeterie" et "faux-frais," cela démontre, en vérité, le danger qu'il y a de tenir un compte capital ouvert, auquel de telles dépenses puissent être imputées. Dans la présente condition d'existence du chemin de fer du Grand Tronc, les dépenses en ces chapitres ne devraient plus être considérées comme une addition au capital. Le montant entier, imputé sous ces deux titres à capital, pendant les deux ans et demi, a été de \$55,612.92; mais comme \$29,170.83 sont pour le compte de la division de l'ouest, laquelle ne vient que d'être terminée, ce montant peut être admis, mais une grande partie, si ce n'est le tout, des \$26,442.09 restant, aurait dû être supportée par revenu.

Le dernier chapitre, sous lequel la dépense des diverses divisions de la route a été distribuée, est "dépenses générales." Ce chapitre embrasse les salaires du président, du directeur-gérant et de son secrétaire, les traitements des directeurs, les salaires du département de l'auditeur et du solliciteur, et autres frais, comme rentes, taxes, assurances, avec dépenses de bureau, papeterie et avertissements, dépenses de voyage, etc. Nous ne pouvons voir dans aucune sous-division de ce chapitre général, ou dans aucun des items, d'après l'examen que nous en avons fait dans les livres, une raison valide pourquoi de telles dépenses générales devraient être regardées comme une constante accumulation de capital accru, plutôt que, ce qu'elles paraissent être clairement, le coût annuel de l'administration de l'entreprise. Le montant entier des dépenses générales, depuis 1858, du moins, savoir: \$291,049.47, auraient dû, dans notre opinion, tomber au lot de revenu et lui être imputées.

Le même principe s'applique aux dépenses de bureau, à Londres lesquelles forment un item à part dans le compte capital, et devraient, suivant nous, depuis 1858, être imputées à revenu au montant de \$61,929.01

Des chapitres qui restent du compte capital, il ne s'en trouve que deux qui méritent une observation. L'acquisition de fonds additionnel de matériel roulant est comme de raison une légitime dépense de capital; mais

la condition de ce fonds est un élément essentiel pour décider de l'exactitude du compte de revenu. Et nous ignorons s'il nous serait possible d'obtenir des données, dans le temps actuel, pour avoir un terme de comparaison entre la condition du fonds de matériel du commencement et de la fin de la période de temps qui fait le sujet de nos considérations ; mais dans l'année il s'est évidemment fait une sérieuse détérioration. Des 203 engins que la compagnie avait en octobre 1859, selon l'état B des relevés du département des locomotives, accompagnant le rapport de M. Blackwell, on en représente 158 comme étant dans des bonnes ou passables conditions, et 45 comme exigeant ou subissant des réparations ; tandis que des 212 dont (exclusivement à ceux de la ligne du Détroit) consistait son fonds en décembre dernier, M. Shanly (Qu. 34) n'en rapporte que 155 en état de service et 57 comme exigeant ou subissant des réparations. L'accroissement des engins hors de service de 23 par cent à 27 par cent n'est pas très-fort ; mais si la constatation de chars est mise en face de la réponse de M. Shanly sur la même chose, et comparée avec l'appréciation intervenue entre elles en date du 10 de novembre, annexée au rapport de M. Shanly (Appendice XIV, p. 102), il paraîtrait que le nombre de chars hors de service et de réparation s'était augmenté de 4 pour cent en octobre 1859, de 8 pour cent en novembre 1860, et de 10 par cent en décembre 1860, bien qu'une forte augmentation de nouveau fonds dans l'intervalle, au montant de 533 chars, aurait dû renverser la proportion, et bien que la détérioration véritablement sérieuse, suite inévitable de la dureté de l'hiver, n'eût pas encore commencé à se faire sentir à la date du dernier rapport.

Le montant payé annuellement en à compte du bail d'affermage de l'Atlantique et du St. Laurent a, jusqu'à présent, été tenu comme compte ouvert au grand livre, et a toujours été compris parmi les comptes ouverts, qui dans leur totalité forment le compte capital. Nous ne pouvons pas croire que cette méthode d'imputer la rente payable donne une vue réelle de la position financière de la compagnie. Mais en même temps que nous objectons au système adopté par la compagnie, nous différons également de celui proposé par les auditeurs de la compagnie, qui voudraient l'imputer au compte de revenu. Il est vrai que la rente devrait être payée à même le revenu, et si celui-ci se montre insuffisant, la rente, si payée du tout, doit l'être à même le capital ; mais nous croyons que la valeur de ces comptes à tous deux se trouverait détruite si on mêlait à aucun des deux la somme annuelle pour une section de la route. Le côté débit du compte capital devrait représenter le coût auquel le chemin a été acquis, pendant que le côté de crédit fait voir le capital prélevé pour sa construction. Le compte de revenu devrait faire voir les recettes de l'année d'un côté, et de l'autre, les frais d'administration, d'opération et d'entretien de la route. La rente payable, pour une portion d'icelle, ne tombe sous l'une ni l'autre catégorie. C'est une imputation du même caractère que les dividendes (si aucuns) sur le capital d'action, et que l'intérêt sur le capital débenture. Les sommes ainsi payables annuellement par la compagnie en considération de ses propriétés sur la route ont divers ordres de priorité, et si les profits nets ne la mettent pas à même de faire face à ses engagements, les créanciers ont divers moyens de remédiation contre le tout ou des portions

particulières du chemin ; mais autrement nous ne saurions voir aucune distinction entre les rentes et les autres dépenses annuelles qui pèsent sur la compagnie eu égard à son capital.

### *Compte de Revenu.*

Dans le compte de revenu il se trouve de même quelques items qui nous paraissent mériter d'être revus. Le charroi de la propriété de la compagnie, ou de propriété à son usage, est imputé de deux manières, et il ne paraît pas qu'il y ait de règle bien fixe observée en cela. 1. Le service des engins et des chars employés au lestage, et le charroi des rails et autre propriété pour la construction et l'entretien de la voie, sont généralement crédités directement à pouvoir locomoteur et frais de marchandise, et la seule balance de ces deux comptes se trouve imputée à revenu.

Le montant ainsi imputé de janvier 1858, à juin 1860, est ainsi divisé :

Pour entretien de la voie (revenu) .....	\$ 94,853 66
Pour travaux et voie permanents (capital).....	120,093 51
Pour contracteurs et autres.....	73,603 47
Total.....	<u>\$288,550 64</u>

Les imputations contre revenu sont diminuées d'autant. Comme le charroi de cette espèce ne saurait être regardé comme du vrai trafic, nous croyons que c'est là le moyen propre d'imputer le service fait, pourvu qu'il soit tout simplement porté en compte suivant son coût réel à la compagnie.

En réponse à notre question à cet effet (Qu. 84) nous sommes informés que c'est l'usage de porter en compte le charroi des effets de la compagnie au simple coût réel sans laisser de marge pour le profit ; mais, dans le cas d'un semblable service, fait pour les contracteurs, un usage bien différent doit certainement avoir prévalu, comme l'entrée suivante dans le journal en témoigne suffisamment (folio 203) "Compte suspendu à C. S. Gzowski et Cie. Quant au montant restant au débit du compte général de C. S. Gzowski et Cie., oblitéré quant à présent du compte suspendu pour entrer dans les comptes clos ; M. Shanly, dans son mémoire, donne \$21,000 comme la véritable valeur du labeur fait par nos engins et chars pour cette raison sociale, laissant une balance de \$23,112.29 surimputée par les comptes du département des locomotives sur "Pouvoir Locomoteur" et "Frais de Marchandises." Ce montant doit être débité à ces comptes de la somme qui s'y trouve ainsi surimputée, tel qu'il ressort de l'arrangement avec M. Elliott, de la part du vice-président de la compagnie, ce 23 d'Octobre, 1860, à la date de l'entrée qui s'y trouve. Le débit en question est différé afin de ne pas presser outre mesure sur le compte courant du revenu." Il ne pouvait y avoir aucun doute que les \$23,112.29 ont été improprement créditées aux deux comptes qui forment les principales imputations contre revenu, et quand nous y trouvons un exemple d'imposition de plus de 100

pour cent, il peut nous être permis de soupçonner que le montant porté en compte pour pareil service contre la compagnie elle-même, quand personne n'avait d'intérêt personnel à y résister, a bien pu être également exagéré.

2. Dans d'autres cas, le combustible et les réserves, et quelquefois les rails même, sont inclus dans le trafic général, et les ordres de payer (*cheques*) passent entre les divers départements, comme si le charroi avait été fait pour des individus sans liaisons avec la compagnie. Ceci nous paraît reprehensible de deux manières. Si les marchandises sont portées au prix ordinaire, cela donne lieu à un profit factice, et même si ce n'était pas le cas, comme on nous dit que ce ne l'est pas pour le combustible, à tout événement, les comptes de trafic, envisagés comme rapports statistiques, sont enflés outre mesure. Le trafic de cette espèce, durant les deux années et demie qui font le sujet de nos considérations, s'est élevé à \$181,376.97, étant environ de trois par cent de tout le trafic dont le relevé est fait pour cette période de temps. Si ce montant tout entier avait été imputé aux divers services pour lesquels le fret avait été transporté, cela n'eût fait aucune différence dans la balance du compte de revenu ; encore qu'il faille déduire \$181,376.97 du côté de crédit comme n'étant pas de vrai trafic, un pareil montant aurait dû être crédité à pouvoir locomoteur et frais de marchandises du côté de débit. La somme entière n'a cependant pas été portée en compte, \$109,347.78 demeurant non distribuées dans un compte dans la feuille de balance générale appelé "comptes flottants de départements." Les auditeurs de la compagnie recommandent d'imputer ce montant contre revenu, mais il est clair qu'il ne devrait pas comme tout être traité de la sorte, vu que les entrées font voir qu'une grande portion attendait d'être distribuée parmi les comptes de capital. Nous avons constaté que la somme imputable à revenu, d'après les certificats des ingénieurs, est de \$46,930.86, du restant \$46,966.88 sont imputables à compte de capital, \$4,338.50 à réserves, et le reste, \$11,111.54, est encore non distribué.

La rente de la ligne de Détroit paraît au côté de débit du compte de de revenu, du 30 juin, 1860. Nous ne pouvons comprendre d'après quel principe la compagnie, qui a toujours imputé la rente de l'Atlantique et du St. Laurent à capital, adopterait une méthode différente dans le cas d'une stricte analogie de la rente de Détroit et de Port Huron. Nous croyons, pour les raisons données plus haut, que les deux méthodes sont vicieuses. Encore moins pouvons-nous comprendre comment les auditeurs dussent recommander que, après que la balance avait été tirée, le 30 juin, \$86,836.44 fussent à cet effet imputées à revenu, en voyant qu'elle avait déjà été portée en compte avant cette date. Ils trouvent la somme en question du crédit de la feuille de balance comme due à la compagnie du Détroit. Elle consiste en deux items \$81,721, étant la rente d'une demi-année qui est portée en compte pour la demi-année finissant au 30 juin, et \$5,114.73 portée en compte dans la demi-année précédente. Ce dernier montant est une moitié des revenus bruts jusqu'à cette date, qui, en vertu du premier arrangement, était payable à la compagnie du Détroit, mais comme cet

arrangement fut dépassé par le bail subséquent, \$5,114.73, au lieu d'être imputées une seconde fois à revenu, devraient en réalité lui être maintenant créditées.

### *Balances générales.*

Il nous reste à faire connaître les balances générales, parmi lesquelles sont divers items qui nous paraissent être d'une nature à avoir été inclus dans le compte de capital ou de revenu. Ce qui suit, qui est aussi mentionné par les auditeurs, aurait dû être chargé au revenu :

Paiement aux contracteurs pour opérations de la section de la Rivière du Loup.....	\$8,169 35
Compte de la vente du terrain, Québec et Richmond.....	624 39
Compte du bail de la Pointe Lévi.....	1,240 00
Assurance.....	23,895 58
A l'hon. John Hamilton, pour le compte des vapeurs.....	3,815 00
Louage de chars.....	77 85
A quoi nous ajouterions :	
Hôtel de Sarnia, ce qui n'est pas le coût de l'édifice, mais des vins, ales, etc., la compagnie étant de fait tavernière.....	8,470 75
Entretien des outils.....	5,237 33
Peintre voyageant pour le Pont Victoria.....	4,866 67
Total .....	<u>\$56,396 92</u>



Dr.

## COMPTE CAPITAL

	\$	cts.
Montant à débit du compte capital, 30 juin, 1860 .....	57,340,389	33
Payé aux agents provinciaux pour les lignes de Trois-Rivières et Arthabaska et les subsidiaires .....	736,995	83
Divers comptes de capital transférés de la feuille de balance .....	5,305	28
Montant du charroi des effets de la compagnie imputable à ce compte, mais restant dans les livres au débit des "dettes flottantes des départements."	46,966	88
	<u>58,129,657</u>	<u>32</u>
Moins les montants suivants maintenant transférés à revenu, ayant été erronément imputés à capital, depuis le 1er janvier, 1858 :		
Transféré de revenu à capital, et reporté en sens inverse ...	\$179,630	39
Proportion du déficit des combustibles et réserves, 30 juin, 1858, soit .....	30,000	00
Proportion du fonds divers et télégraphe, soit .....	25,000	00
Dépenses générales .....	291,043	47
Dépenses du bureau à Londres .....	61,929	01
	<u>\$587,602</u>	<u>87</u>
Bail de l'Atlantique et du St. Laurent transféré à imputations contre revenu .....	2,248,766	22
	<u>2,836,369</u>	<u>09</u>
Coût total du chemin ... ..	\$	55,293,288 23

## COMPTE DE REVENU DU

	\$	cts.
A dépenses du 1er janvier, 1858, au 30 juin 1860 .....	5,655,801	17
Moins le charroi des propres effets de la compagnie qui aurait dû être crédité dans le compte subsidiaire .....	\$181,376	97
Porté contre la compagnie de Chicago et Détroit, en 1859 ..	5,114	73
Id. id. bail en 1860 .....	81,721	71
	<u>268,213</u>	<u>41</u>
	<u>5,387,587</u>	<u>76</u>
Montant maintenant transféré de capital .....	587,602	87
Excédant porté contre Gzowski et Cie., pour charroi .....	23,112	29
Montant crédité pour charroi des effets de la compagnie, maintenant trans- féré des "dettes flottantes des départements."	46,930	86
Montant transféré de divers comptes dans la feuille de balance .....	44,964	01
	<u>6,090,197</u>	<u>79</u>

AU 30 JUIN, 1860.

Cr.

	\$	cts.
Montant au crédit de compte capital, au 30 juin. 1860 .....	60,290,146	42
Moins parts, etc., dans les mains de la compagnie .....		201,179 99
<div style="position: absolute; top: 50%; left: 50%; transform: translate(-50%, -50%); border-left: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 60%; height: 30%;"></div>		
Capital total parts et débentures .....	60,088,966	43

1<sup>ER</sup> JANVIER, 1858, AU 30 JUIN, 1860.

	\$	cts.
Recette brute de janvier, 1858, au 30 juin, 1860 .....	\$6,255,142	96
Moins le charroi des effets de la compagnie inclus dans les mêmes .....	181,376	97
		6,073,765 99
Balance .....		16,431 80
		6,090,197 79

Dr.

## IMPUTATIONS

		\$	cts.
Intérêt payé au 31 décembre, 1857 .....		3,544,636	49
Bail à id. Atlantique et St. Laurent.....		1,354,084	02
		<u>4,898,720</u>	<u>51</u>
Intérêt payé de janvier, 1858, à juin, 1860.....	\$5,586,803	66	
Id. arriéré .....	531,683	33	
		<u>6,118,486</u>	<u>99</u>
Id. à id. Atlantique et St. Laurent.....	894,682	20	
Rente de Détroit.....	81,721	71	
		<u>976,403</u>	<u>91</u>
		<u>7,094,890</u>	<u>90</u>
Balance à débit de Revenu de janvier, 1858, à juin, 1860 .....		16,431	80
		<u>7,111,322</u>	<u>70</u>

## BALANCES

		\$	cts.
Dépenses sur compte de capital.....		55,293,288	23
Fonds d'amortissement de Portland .....		236,250	00
Argent en caisse.....		154,032	11
Débitures de Toronto.....		400,000	00
Comptes flottants du trafic .....		763,028	13
Réserves et combustible .....		467,163	06
Divers débiteurs .....		119,552	84
Comptes de divers déboursés.....		79,077	03
		<u>57,512,391</u>	<u>40</u>
Total de l'actif.....			
Escompte.....	\$2,197,783	77	
Moins le premium et honoraires de transport .....	333,370	54	
		<u>1,864,413</u>	<u>23</u>
Compte de dépenses capital préférentiel.....	81,259	04	
Echange et commission .....	126,558	07	
Imputations à balance de Revenu à janvier, 1858 .....	4,037,382	13	
Id. id. à juin, 1860.....	7,111,322	70	
		<u>13,220,935</u>	<u>17</u>
Total du déficit.....		<u>70,733,326</u>	<u>57</u>

## CONTRE REVENU.

Cr.

	\$	cts.
Balance au crédit de compte de revenu, 1er janvier, 1858... \$872,771 29		
Moins montant résultant avant janvier, 1858, de divers comptes maintenant clos en imputant à revenu .....	11,432 91	
Balance.....		861,338 38
		4,037,382 13
		4,898,720 51
Balance.....		7,111,322 70
		7,111,322 70

## GÉNÉRALES.

	\$	cts.
Capital parts et débetures.....	60,088,966 17	
Emprunts de banquiers, etc.....	6,819,848 43	
Comptes flottants.....	2,475,572 15	
Intérêt arriéré.....	531,683 79	
Rentes arriérées.....	81,721 33	
Divers créanciers.....	39,111 81	
Comptes de divers déboursés.....	696,422 35	
Total du passif.....	\$70,733,326 57	

Ce montant ne s'est cependant pas accru tout entier depuis Janvier, 1858, mais seulement \$44,964.01, laissant \$11,432.91, provenant d'années antérieures. Les deux items pour rente de terre Québec et Richmond, et le bail de la Pointe Lévi, qui sont inclus dans ce montant, sont proprement imputés à revenu, mais ils ne forment qu'une petite portion du montant entier réellement payé. La compagnie paie annuellement environ \$10,000 pour rentes de terre et intérêt sur versements dus pour achat de terrains. Ces petites balances se trouvent dans le grand livre d'une manière inexplicable, mais le reste a été imputé, d'après aucun principe fixe apparemment, partie au compte de revenu, partie au compte de capital et partie à celui d'intérêt général.

Les comptes suivants appartiennent à capital :

Payé aux agents provinciaux pour le chemin de Trois-Rivières et d'Arthabaska, et lignes subsidiaires....	\$736,995 83
Jonction de chemin de fer de Port Hope.....	4,013 56
Station de l'Union Toronto.....	539 76
Extension de Montréal.....	751 96
	742,301 11

Nous nous sommes efforcés de préparer un état des affaires de la compagnie, révisées d'après les principes posés ci-dessus, qui, croyons-nous, donneront une idée plus claire de sa position réelle, que ceux publiés semi-annuellement. Nous l'avons divisé sous les titres suivants :

**COMPTE CAPITAL.**—Nous avons fait la déduction de tous les paiements sur le bail de l'Atlantique et du St. Laurent, mais avec cette exception, nous avons pris tous les montants imputés à capital avant le 1er de Janvier, 1858, comme ayant été ainsi justement imputés, et nous avons porté à capital quelques comptes qui, jusqu'à présent, n'avaient paru que dans la feuille de balance. D'après cet état, il paraîtrait que le chemin et l'équipement ont coûté \$55,293,288.23, pendant qu'il a été prélevé, par capital d'actions et bons, \$60,088,966.43.

**COMPTE DE REVENU.**—Nous avons fait les altérations ci-dessus indiquées dans ce compte, donnant aux comptes, tels quels, le bénéfice de tous les points douteux, et il paraîtrait, dans notre opinion, que les recettes du véritable trafic, pendant les deux années et demie, finissant au 30 de Juin, 1858, ont été de \$6,073,765.99, et les véritables dépenses d'opération et d'entretien de la route certainement pas moins de \$6,090,197.79, ou que le chemin, pendant cette période de temps, n'a pas couvert ses dépenses, à part des rentes et intérêt.

**IMPUTATIONS À REVENU.**—Nous avons ouvert un nouveau compte auquel nous avons donné ce titre. Ce compte devrait comprendre du côté de débit, rentes de sections de la route, intérêt sur bons, payé ou non,

et dividendes sur capital d'actions, si aucuns ; et du côté de crédit la balance du compte de revenu, à même laquelle ils devraient être payés. Nous n'avons pas essayé de séparer l'intérêt sur le capital de bons de l'intérêt général, lequel se trouverait probablement plus convenablement classé parmi les emprunts, etc., dont il provient. Nous avons aussi inclus l'intérêt non payé au 1er de Juillet, bien que n'appartenant réellement pas à cette demi-année, afin de faire voir la manière dont nous pensons qu'il doit être traité. Nous sommes aussi d'avis que cette partie de l'échange et de la commission, qui représente la dépense pour remettre et payer l'intérêt, devrait être imputée à ce compte. Il nous eût été bien difficile de préciser le montant exactement, mais elle mène clairement à une appréciation erronée de la position financière de la compagnie, si celle-ci, qui comporte certains frais annuels, est portée à un compte ouvert. Nous croyons que la seule balance de ce compte devrait être portée dans les balances générales, vu que nous n'apercevons aucun objet à atteindre, en gardant les intérêts et rentes d'une main, et le revenu net de l'autre, comme des comptes ouverts s'accumulant indéfiniment. On verra que la balance, avec laquelle le revenu net a failli de faire face à ses dépenses afférentes, jusqu'au 1er de Janvier, 1858, a été de \$4,037,382.13, et, depuis cette époque, à Juin, 1860, \$7,111,322.70.

**BALANCES GÉNÉRALES.**—La feuille de balance, telle que publiée semi-annuellement, nous semble avoir donné une vue fort imparfaite de la position financière de la compagnie. Des comptes, d'une nature toute différente et d'un montant considérable, ont été groupés ensemble sous de tels titres que "comptes divers," pendant que d'autres, d'une espèce fort secondaire, ont été donnés séparément. Nous nous sommes efforcés de classer la feuille de balance, en en faisant un véritable miroir de l'actif et du passif, et en groupant ensemble tous tels comptes qui ne paraissent pas participer de l'un ou l'autre caractère, lesquels, dans leur intégrité, peuvent être considérés comme le compte des profits et pertes de la compagnie. En prenant le grand actif, le chemin, comme valant ce qu'il a coûté, et supposant qu'il n'y ait pas de mauvaises dettes parmi celles de l'actif, il paraîtrait, d'après cet état, que la perte totale, jusqu'au 30 de Juin, 1860, a été de \$13,220,935.17.

#### REVENU DE LA MI-ANNÉE FINISSANT 31 DE DÉCEMBRE.

Le rapport du trafic ordinaire, pour la moitié de l'année 1860, est donné dans l'appendice, avec ensemble des états de comptes de capital et de revenu et de balances générales, (Append. XXVI, XXVII, XXVIII, p. 154-70,) différant dans leur arrangement, à beaucoup d'égards, de ce qui a été l'usage dans les années précédentes, mais encore dans une forme qui, dans notre opinion, n'est pas aussi compréhensible que celle que nous avons suggérée pour les deux années et demi précédentes. Nous soumettons deux tableaux qui font voir l'augmentation comparative des affaires et des frais d'opération dans la dernière année sur 1859, avec quelques résultats généraux qu'on en pourra déduire.

## ETAT COMPARATIF DU TRAFIC DE 1859 ET 1860.

DISTRICT.	Quantité.		Montant.		Montant Total.	
	1859.	1860.	1859.	1860.	1859.	1860.
Atlantique—Fret local. . . . .	84947½	82661½	208370 47	196450 41	605147 67	701448 95
“ “ de parcours entier. . . . .	138178½	195963½	228934 17	322584 52		
“ Passagers de localité. . . . .	66092½	64187½	60227 87	60751 53		
“ “ de parcours entier. . . . .	82204	93577½	87205 05	100831 10		
“ Malles, Exprès, etc. . . . .			20410 11	20831 38		
Est—Fret de localité. . . . .	103324½	107574½	147595 12	128919 34	551943 64	701832 86
“ “ de parcours entier. . . . .	90778½	167569	166692 51	289815 45		
“ Passagers de localité. . . . .	112794½	126480	138037 51	158165 23		
“ “ de parcours entier. . . . .	24733	29775	63943 14	81344 00		
“ Malles, Exprès, etc. . . . .			35675 35	43588 84		
Central—Fret de localité. . . . .	99607	126570½	209822 00	250312 02	1029268 82	1340779 02
“ “ de parcours entier. . . . .	76174½	168027½	262839 88	471591 68		
“ Passagers de localité. . . . .	244146	242780½	378623 80	391734 68		
“ “ de parcours entier. . . . .	36558½	46659	128843 01	174008 94		
“ Malles, Exprès, etc. . . . .			49140 12	53131 69		
Ouest—Fret local. . . . .	57869½	75548	93737 28	104154 90	263378 24	486775 95
“ “ de parcours entier. . . . .	66821½	100799½	31438 13	154564 77		
“ Passagers de localité. . . . .	118148½	133390½	107465 82	127515 26		
“ “ de parcours entier. . . . .	5025½	24974½	12674 56	73793 58		
“ Malles, Exprès, etc. . . . .			18062 45	26747 44		
Détroit—Fret local. . . . .	1012	5314½	1355 06	9082 18	10229 45	85672 86
“ “ de parcours entier. . . . .	8263½	31939½	3521 92	21752 65		
“ Passagers de localité. . . . .	4219½	30539½	4181 75	29876 55		
“ “ de parcours entier. . . . .	708½	18267½	1042 28	21737 98		
“ Malles, Exprès, etc. . . . .			128 44	3223 50		
Recettes non divisées. . . . .			1164 37	6747 12	1164 37	6747 12
Total. . . . .			2461132 21	3323256 68	2461132 21	3323256 68

	1859.	1860.
Total de Fret. . . . .	\$1354307	\$1949227
Total des Passagers. . . . .	982244	1219760
Total des Malles Exprès, etc. . . . .	124581	154269
	<u>\$2461132</u>	<u>\$3323256</u>

L'accroissement des recettes de 1860 sur 1859, peut être ainsi divisé :

	Fret.	Passagers.	Total.
District de l'Atlantique.....	18 $\frac{3}{4}$ par cent.	9 $\frac{1}{2}$ par cent.	15 $\frac{3}{4}$ par cent.
id. de l'Est.....	33	18 $\frac{1}{2}$	37
id. Central.....	52 $\frac{3}{4}$	11 $\frac{1}{2}$	32
Total sur la route achevée en 1859.	35	13	25
Sur la route entière.....	44	24	35

Les diverses sections ont gagné, durant 1860, les sommes suivantes par mille :

District de l'Atlantique.....	\$4708
id. de l'Est.....	2924
id. Central.....	4026
id. de l'Ouest.....	2897
id. Détroit.....	1452

Total..... 3426

Les comptes ne fournissent pas les moyens de comparer les affaires locales avec celles du parcours entier, comme cette subdivision a seulement rapport aux divers districts, et ne donne des résultats d'aucune importance réelle. Tout ce qui est pris et déposé aux stations dans la même division est regardé comme local, mais s'il franchit une station séparant deux divisions, il est appelé du parcours entier. Ainsi un passager allant de Montréal à Scarborough (322 milles) est un passager local, mais s'il va de Scarborough à Weston (20 milles) il est appelé passager du parcours entier, parcequ'il a traversé Toronto. Il faut observer, toutefois, que le fret de parcours entier, proprement appelé ainsi, ne saurait dépasser, et qu'il restera même quelque peu en-deça, de celui du district de l'Ouest, qui est d'environ 12 par cent sur le tout. Il est à regretter que les rapports ne nous mettent pas à même de distinguer entre le fret d'en haut et celui d'en bas, une question d'importance vitale pour l'avenir du chemin.

ÉTAT COMPARATIF DES DÉPENSES DE 1859 ET 1860, À L'EXCLUSION DES RENTES, ET DE LA RÉCLAMATION EN DISPUTE DU CHEMIN DE FER LE GREAT WESTERN.

	1859.	1860.	Augmentation par cent.
Pouvoir locomoteur.....	600,449 11	859,018 03	42 $\frac{1}{2}$
Trafic de passagers.....	220,842 81	259,121 91	17
id. marchandises.....	403,371 19	538,097 07	33
Entretien de la voie.....	647,690 07	788,202 50	21 $\frac{1}{2}$
Diverses.....	237,402 06	362,143 66	52
Total.....	2,109,755 24	2,806,583 17	33

L'accroissement des dépenses de locomotives est très-grand, attribuable principalement sans doute à l'augmentation de 35 pour cent du trafic et à la plus grande longueur du chemin, sans aucune augmentation correspondante du nombre de locomotives, mais aussi en partie à la décrépitude



du fonds général. Les frais du trafic de passagers et de marchandise se sont augmentés dans une beaucoup moins grande proportion que ces deux espèces de trafic elles-mêmes. Sous le titre entretien de la voie, la comparaison de l'année entière donne un résultat beaucoup plus favorable que celui déduit par M. Shanly, (Qu. 176) des deux demi-années finissant au 31 de décembre. L'augmentation donnée ci-dessus est en grande mesure due à l'augmentation dans la distance. Le coût par mille, en 1859, était de \$723, et en 1860, de \$812, étant une augmentation de seulement 12 par cent par milles, une proportion beaucoup au-dessous de l'augmentation du trafic auquel il a été exposé. La très-grande enflure du dernier item est principalement due à des imputations qui ne portaient pas ci-devant contre revenu, aussi bien qu'aux pertes par suite des contrats avec les vapeurs. Les dépenses entières se sont accrues à peu-près dans la même proportion que les recettes, les dépenses étant de 85½ par cent des recettes en 1859 et 84 par cent en 1860. Il faut toutefois observer que dans la dernière année le revenu a eu à supporter beaucoup plus que l'année d'auparavant ce qui était de son lot. Ainsi, bien que le pourcentage de profit montré soit à peu-près le même, il est plus vraiment un profit, et il est plus fort en montant de 33 pour cent.

#### CAUSES DES FAIBLES RECETTES.

En dépit de l'amélioration du trafic durant l'année passée, il est évident qu'il faut réaliser un profit beaucoup plus fort qu'aucun de ceux qu'on a pu atteindre jusqu'à présent, si nous voulons conserver l'espérance de voir le chemin se suffire à lui-même ; et il devient la partie la plus importante de notre devoir de nous enquérir des causes de ce désastreux état d'affaires qui a prévalu jusqu'à ce jour, et de signaler la direction d'où peut nous venir l'espérance d'une amélioration.

Une des causes principales sur laquelle a fortement insisté tout chacun qui a été lié à la compagnie, c'est l'insuffisance du fonds de matériel roulant. Mr. Shanly, dans son rapport de novembre dernier, qu'on trouvera dans (l'App. XIV), a donné un état en forme de tableau (C p. 97) de huit des principaux chemins dans l'Amérique du Nord, faisant voir le nombre d'engins et de chars par mille, et les gains bruts avec les dépenses de chaque ; et prenant le Great Western du Canada, et le Michigan Central, comme ayant le plus d'analogie avec notre route, il a fait voir que le Grand Tronc aurait besoin d'un surcroît de 31 engins et 508 chars, ou de 61 engins et 846 chars, pour le pourvoir aussi amplement par mille que ces deux autres chemins respectivement. Il prétend de plus, que tous ceux qui sont versés dans la connaissance des chemins de fer concéderont volontiers qu'un chemin étendu doit avoir un équipement plus fort mille pour mille qu'un chemin de moitié ou du tiers de sa longueur. Nous ne sommes pas disposés à admettre cette dernière conclusion. Si nous ne considérons que le trafic du parcours entier, il y a une somme de temps défini de perdue, et de dépense encourue, en chargeant, déchargeant, manœuvrant les chars aux deux terminus, qui est la même, que la route soit longue ou courte, et comme la vitesse et les frais de la marche sont indépendants de la longueur, il s'en suit que le même nombre de chars emporterait un tonneau de marchandises sur plus de milles, et à de moindres frais, sur une longue que sur une courte ligne ; et la même chose sera en partie vraie à l'égard du trafic de localité. Il est vrai qu'il y aura des difficultés prati-

ques à exercer une minutieuse surveillance sur une longue ligne, comme il faudra plus de savoir-faire et une organisation plus parfaite pour diriger une armée avec succès, que pour commander un bataillon ; mais les avantages certains en faveur de la ligne longue doivent l'emporter de beaucoup sur les moindres inconvénients. S'il en était autrement, il paraîtrait s'en suivre que le Grand Tronc produirait de plus grandes recettes, s'il était divisé en trois sections, chacune opérant indépendamment de l'autre, et sans un bureau central pour harmoniser le tout—conclusion à laquelle il serait bien difficile de donner son assentiment.

Il faut admettre, toutefois, que pour mettre le Grand Tronc à même d'accomplir la même somme de labeur que les deux chemins en question, son équipement devrait être aussi mis à peu près sur le même pied. Mais, bien qu'une augmentation de fonds de matériel roulant soit clairement désirable, nous ne saurions fermer les yeux sur le fait, que le Grand Tronc n'a pas à beaucoup près fait le même profitable usage de son fonds de matériel roulant qu'il possède, qu'il aurait dû avoir fait, et qui est fait par d'autres chemins. Nous l'avons comparé à cet égard avec le New York Central, et le Pennsylvania Central, comme étant les chemins qui donnent les relevés les plus complets, et nous soumettons le résultat sous forme de tableau.

Etat comparatif des engins et chars à fret, et du service fait par eux, sur le New York Central, le Pennsylvania Central et le Grand Tronc.

	New York Central, année finissant sept., 1860.	Pennsylvania Central, 1859.	Grand Tronc, finissant juin, 1860.
Longueur du chemin (à l'exclusion de la section de la Rivière du Loup).....	556*	354	970
No. d'engins.....	207	205	216
No. de milles de chemin à chaque engin.....	2.68*	1.73	4.51
No. de chars à fret de toutes classes.....	2644	2197	2610
Id. de chars à fret par mille.	4.75*	6.17	2.69
Total tonnage emporté.....	1028183	1170240	622971
Milles d'un tonneau.....	199231392	180333140	97970102
Milles annuels faits par chaque engin.....	21706	16070	11550
Id. hebdomadaires.....	417.5	309	222
Id. quotidiens.....	69.5	51.5	37
Charge moyenne de chaque engin en tonneaux.....	44.3‡	54.7	39
Milles annuels d'un char avec 10 tonneaux.....	7535	8.208	3753
Id. hebdomadaires.....	150	159	72
Id. quotidiens.....	25*	26½	12

Il doit être observé, à l'égard des items marqués (\*), que le New York Central a une double voie sur presque les deux tiers de sa longueur.

Si nous ne les prenons que pour la moitié de la longueur, la longueur effective de la route devient 834, et le nombre de milles pour un engin, et de chars pour un mille, est de 4 et 3.3, ce qui est de beaucoup plus en accord avec l'équipement du Grand Tronc. D'un autre côté, il n'y a pas de doute qu'un chemin avec une double voie peut faire un usage bien plus effectif de son fonds de matériel roulant, que celle qui est faite par la compagnie du Grand Tronc, et la plus grande somme de service fait par un char sur la route, peut être en grande mesure attribuée à cette cause.

Il faut aussi se bien garder dans l'esprit (‡) que le New York Central est une route de passagers dans une bien plus grande étendue que l'une ou l'autre du Pennsylvania Central ou du Grand Tronc, et comme la moyenne du voyage de fret par engin est répartie sur tous les engins, qu'ils soient de passagers ou de fret, les rapports ne nous mettant pas à même de distinguer entre eux, la comparaison à cet égard avec les deux autres chemins ne rend pas pleine justice à la capacité de charroi du New York Central.

On peut supposer que cette infériorité dans la somme de service fait par les chars du Grand Tronc est due au fait qu'ils vont en grande mesure vers l'ouest presque vides, à cause d'une insuffisance de fret de retour, une circonstance sur laquelle ont fréquemment appuyé les premiers rapports faits à la compagnie, aussi bien que le témoignage qu'on nous a mis sous les yeux. Mais le Grand Tronc peut sous ce rapport soutenir favorablement la comparaison avec d'autres chemins de fer américains. Sur le New York Central la proportion du fret de l'est et de celui de l'ouest est de 730,258 à 297,928, ou 100:41; et sur le Pennsylvania Central elle est de 480,141 à 274,213, ou 100:57. Le Grand Tronc ne publie pas de relevés de son fret d'en bas ni d'en haut; mais nous en avons obtenu un compte-rendu de M. Hardman (Qu. 223), lequel donne 413,074 à 209,897, ou 100:51. Il n'y a guère de doute que cette proportion donne une idée exagérée du fret d'en haut, puisqu'en moyenne le charroi s'en fait sur de plus courtes distances; mais la même remarque peut s'appliquer aux deux autres chemins, et c'est un trait des plus favorables dans le trafic du Grand Tronc, que dans cette particularité très importante il soutienne si bien la comparaison avec ses puissants rivaux. Il est vrai que nous ne pouvons plus considérer que 10 tonneaux soit la moyenne d'une charge de char. La plus haute moyenne de charge qu'ils peuvent prendre pour les deux directions sera

Sur le New York Central .....	7.05 tonneaux.
Sur le Pennsylvania Central .....	7.85 "
Sur le Grand Tronc.....	7.55 "

Mais si nous rectifions le voyage quotidien d'un char chargé, tel que donné ci-dessus, bien que la quantité de milles soit plus forte, la position relative des trois chemins en sera à peine altérée. La distance parcourue par jour d'un char ayant la plus haute moyenne de charge que puissent permettre les affaires de la ligne, sera

Sur le New York Central.....	35½
Sur le Pennsylvania Central .....	34
Sur le Grand Tronc.....	16

Durant l'année écoulée on a ajouté considérablement au nombre de chars, augmentant le nombre par mille à 2.90, et le trafic s'est aussi accru, mais si on fait les mêmes calculs, le terme moyen de service quotidien d'un char revient presque à être identique avec celui de l'année d'auparavant.

D'après ces calculs, nous croyons que la conclusion inévitable est que, incomplet comme peut l'être le fonds de matériel roulant numériquement, on ne le tient pas aussi avantageusement et constamment employé qu'il devrait l'être, et qu'il l'est dans d'autres lignes. Les engins font en moyenne un moindre nombre de milles par jour, et emportent après eux en moyenne un moindre voyage, et les chars à fret ne font pas, terme moyen, un voyage quotidien d'une moitié aussi longue que ne le font les deux chemins, objet de nos considérations.

Tout en signalant le peu de chose accompli par le fonds de matériel roulant, en comparaison avec ce qui se fait sur d'autres voies ferrées, et en exprimant l'opinion que cela est en partie dû à l'administration défectueuse et à l'organisation imparfaite du département du trafic, nous avons pleinement raison de croire à notre sens qu'une des principales causes de cela git en dehors du contrôle des officiers de la compagnie, et provient des insuffisantes facilités qu'offrent les stations sur presque tous les principaux points de la route.

C'a été là une juste et constante cause de plainte, et nous n'avons qu'à référer au rapport de M. Shanly (App. p. 89) et à son témoignage (Qu. 36-41), ainsi qu'à celui de l'hon. John Young (Qu. 114) et de MM. Esdaile (Qu. 140) et Heward (Qu. 141), qui ont trait principalement à Montréal, mais la même difficulté existe, bien que peut-être dans une moindre étendue, à presque toutes les principales stations. Pendant qu'on demandait à grands cris du fonds de matériel roulant pour transporter des milliers de tonneaux de produits, qui allaient s'accumulant sur tous les points de la route, les chars chargés étaient là qui croupissaient dans l'inaction pendant des jours, et même des semaines, faute de moyens de pouvoir abriter leurs cargaisons; et quand on les décharge, c'est par le procédé lent du travail manuel, souvent dans des situations de difficile accès, au lieu d'avoir pourvu à des facilités mécaniques de rendre les chars disponibles dans le plus court délai possible pour faire un autre voyage. Il serait désirable sans doute d'augmenter le fonds de chars et d'engins, mais le premier et le plus grand besoin est de pourvoir au moyen d'utiliser et mettre à profit ce que la compagnie possède, sans quoi nous craignons qu'aucune augmentation de matériel ne ferait qu'accroître la confusion, et encombrer la route que davantage.

En faisant, toutefois, la part entière de ce manque de véhicules pour un grand commerce de fret, ce qui est la difficulté-mère, et qui a été la cause incidente de bien d'autres délais, nous ne saurions jeter les yeux sur le témoignage qui a été mis devant nous, sans exprimer notre opinion qu'il y a eu mauvaise administration et organisation défectueuse à un degré vraiment très sérieux. Nous n'avons pas eu à courir spécialement après des exemples de ce genre; ils se sont présentés à nous de tous les

côtés. Nous avons simplement demandé le témoignage de quelques unes des pratiques du chemin pour constater quelques cas, mais des cas pareils nous ont été fournis par presque tous les gens qui ont eu affaire avec le Grand Tronc. Quand le produit a languï dans l'attente pendant des semaines, en franchissant quelques centaines de milles (Qu. 96, 139, 191)--quand on nous parle d'un navire ayant eu à quitter Portland sans partie de son fret, bien qu'il se trouvât après que le fret, s'élevant à deux mille barils de farine, avait été là gisant pendant des semaines dans les chars au port d'où le navire avait fait voile (Qu. 115)--Quand dans une autre circonstance la compagnie en appelle à l'arbitrage pour une moindre quantité de blé livré, et que l'arbitre retrace le grain manquant jusqu'aux trois chars chargés tranquillement postés à leur propre station majeure de Montréal (Qu. 116)--quand il est à la connaissance personnelle de l'un de nous que des chars, après avoir été obtenus avec la plus grande des difficultés pour aller quérir de la farine à Collingwood, l'un d'eux, étant ouvert, fut trouvé rempli de blé, qui était revenu certainement de 96 milles, et possiblement de toute la distance jusqu'à Montréal--et lorsque le même membre de la commission a vu des chars chargés mettre une semaine ou dix jours à aller du Quai de la Reine à Toronto à la station du Don à l'autre extrémité de la cité--lorsque nous savons que ces exemples ne sont pas isolés, mais qu'on aurait pu multiplier les cas de cette espèce dans le témoignage, nous sommes forcés d'en venir à la conclusion qu'aucune augmentation de fonds de matériel roulant, ni aucune extension de facilités aux stations, ne pourraient améliorer la position de la compagnie, jusqu'à ce qu'il y ait une meilleure organisation du département du trafic.

Il nous serait évidemment impossible, et cela ne forme pas partie de notre devoir, de suggérer les réformes qui, dans l'organisation et l'administration intérieure de la compagnie, pourraient faire espérer de pouvoir prévenir le retour de délais aussi désastreux que ceux qui ont eu lieu dans la présente saison--délais qui ont été aggravés par l'accumulation sans exemple de la neige sur la voie, mais qui ne sauraient être attribués seulement à cette cause, comme les dates que nous avons données de quelques uns de ces cas le prouvent clairement. Il pourra toutefois nous être permis de signaler quelques unes des déficiences qui, dans le présent système, en considérant les cas qui sont venus à notre connaissance, nous ont frappé comme contribuant principalement à produire ce résultat.

La grande étendue de la ligne devra toujours en rendre l'administration efficace plus difficile que celle d'une route plus courte, et il faut faire face à cette difficulté par une organisation plus parfaite que celle qu'il a paru nécessaire d'établir sur les autres routes. C'est ainsi que sur une route d'une longueur modérée, et avec son principal trafic opérant entre les deux points terminus, la difficulté de pouvoir entretenir une surveillance vigilante sur l'emploi du fonds de matériel roulant sera beaucoup moindre que sur une route de la longueur de celle du Grand Tronc, et avec tant de centres d'affaires. Dans le premier cas, le gérant l'a presque sous ses propres yeux, mais dans le Grand Tronc il lui faut s'en rapporter à ses subordonnés et juger par leurs yeux. Il ne paraît pas cependant y avoir eu aucun système suffisant de rapports, au moyen desquels l'administrateur général, à Montréal, puisse voir où est son fonds de matériel roulant, et comment

on l'emploie. Dans beaucoup des cas qui nous ont passé sous les yeux, les chars et leur charge ont paru comme perdus, et le propriétaire du fret s'est vu obligé de se mettre à sa recherche, ce qui clairement n'aurait pas dû être nécessaire. Nous ne croyons pas que le fonds de matériel roulant du Grand Tronc puisse jamais faire le service dans toute son étendue, jusqu'à ce que le gérant au quartier-général puisse voir dans tous les temps comment sont distribués ses chars, et comment ils sont mis en usage, de manière à pouvoir exercer son contrôle sur la ponctualité de ses subordonnés. Sous un tel système, il eut été impossible que 20 chars chargés de farine eussent été perdus de vue pendant des semaines à Portland, ou qu'un train de marchandises eût été détenu pendant une semaine à Toronto, en passant des mains du surintendant du District Occidental dans celles du surintendant du District Central.

Un autre mal nous paraît être la division de responsabilité parmi les divers départements. Chaque district a un surintendant qui relève de l'administrateur général, mais il y a peu de concert entre les divers surintendants, et à Toronto il se trouve un terrain de deux milles en dispute entre la fin d'un district et le commencement d'un autre. Le gérant du trafic fait les contrats pour le transport du fret, mais il ne peut pas dire quand il doit être pris et emporté, car il n'exerce aucun contrôle sur le fonds de matériel roulant. L'administrateur général a autorité sur ce dernier quand il est sur la route, mais il est dans la dépendance du surintendant de locomotives, la tête d'un département indépendant, pour son besoin d'engins et de chars, qui doit les fournir "quand la chose est praticable ;" même les deux principales personnes en autorité sur un train en mouvement, le conducteur et le directeur de l'engin, sont des serviteurs de départements séparés et indépendants. De même encore, quand le chemin est encombré par la neige, l'ingénieur pourvoit au travail manuel et le dirige, tandis que le directeur général seul peut mettre en action les charrettes à neige que le surintendant de locomotives peut seul procurer. Il est sans doute nécessaire de maintenir des départements séparés, mais il paraîtrait manquer d'un chef exécutif pour harmoniser le tout—non pas simplement un directeur-gérant, dont l'attention est nécessairement préoccupée des arrangements financiers, des assemblées de bureau et des intérêts généraux de la compagnie, mais un administrateur pratique, qui devrait exercer une autorité parfaite sur tout ce qui regarde l'opération du chemin, que ce soit les engins et les chars, ou le combustible, ou l'entretien de la voie, avec, suivant la suggestion de Mr. Shanly, un assistant voyageur qui serait constamment en course par toute la ligne. En rapport avec ce sujet, voyez le témoignage (Qu. 102-5, 146-58, 171, 209, 229.)

Ce sont là, à ce qu'il nous paraît, les principales défauts jusqu'à présent, mais aucun système amélioré n'opérerait d'une manière satisfaisante avant qu'on ait pourvu à plus de lieux d'abritement et de voie d'évitement, ainsi qu'à de plus grandes facilités mécaniques pour charger et décharger avec rapidité, aux grands centres du commerce et là où la voie ferrée vient en contact avec l'eau et les autres lignes. Si on pourvoyait à tout ceci, et que la ponctualité de la compagnie à livrer le fret fut certaine, et si, pouvons-nous ajouter aussi, sa position financière était telle qu'elle pût inspirer confiance aux gens du commerce dans sa capacité à pouvoir répondre

de la propriété d'autrui qui lui est confiée, nous croyons que le fret s'offrirait à elle dans une proportion assez grande pour justifier toute augmentation du fonds de matériel roulant qui n'aurait pour limite que ce qui pourrait être fait sur une seule voie en opération. Le commerce de localité du Canada seul pourrait, dans les années ordinaires, donner très complètement de l'emploi au chemin, tandis que si le trafic de parcours entier peut être pris à des taux rémunérateurs, la quantité de produits, cherchant un débouché de l'ouest à la rive maritime, suffirait pour alimenter toutes les routes existantes d'autant d'affaires que leur trafic de localité peut les mettre à même de servir en répondant à ses besoins.

La saison dernière en a été une bien extraordinaire sans doute par suite de la grande abondance de la récolte ; mais il faut ne pas perdre de vue que les circonstances particulières à ce continent lui dictent une ligne de conduite toute différente de celle qui est la règle dans les pays d'ancienne habitation. Là le trafic est à peu près uniforme pendant l'année, et il n'y a pas grand différence entre le fret venant d'en bas ou d'en haut. Ici, non seulement la nature massive de nos principales exportations fait que le trafic de l'est excède de beaucoup celui de l'ouest, mais comme le premier est, en très grande proportion, du produit agricole, il n'occupe généralement le chemin que pendant une portion limitée de l'année. Pour la même raison, une abondante moisson en Europe principalement agit sur les affaires de transport indirectement en donnant une vie générale au commerce, pendant qu'ici elle opère immédiatement, en alimentant la grande masse du fret venant d'en bas. La conséquence est, que tout véhicule de transport ici doit être équipé pour faire les affaires complètes de la saison active, bien que dans une autre il n'ait pas complètement d'emploi au grand désavantage de la ligne qui attend après du trafic de localité. Il faut de plus s'attendre à lui voir faire son profit principalement dans une direction et s'en revenir que médiocrement chargé. Pour ces raisons il est évident que la proportion du fonds de matériel roulant avec le fret réellement transporté doit être beaucoup plus grande sur ce continent que là où le trafic est plus également réparti. Nous sommes disposés, par conséquent, de recommander qu'il soit fait une augmentation notable au fonds de matériel roulant, mais pas avant qu'il ait été fait d'autres changements, indiqués ci-dessus, qui puisse le mettre en état d'être employé avec tout l'avantage possible.

En exprimant ainsi notre opinion sur la quantité des affaires qui, avec de meilleurs arrangements, nous donneraient l'espérance de les voir couler à flots sur le chemin de fer du Grand Tronc, nous avons par implication émis le doute sur les taux rémunérateurs du parcours entier. Ce n'est pas une question nouvelle, mais une sur laquelle les opinions ont été longtemps partagées, non seulement en Canada, mais dans les états voisins de l'union américaine. En dépit des canaux naturels et sans égaux que le St. Laurent et le Mississipi et leurs tributaires offrent pour pénétrer dans le cœur du continent, et en dépit de la multitude de routes artificielles qui s'y sont ouvertes, le commerce de l'ouest s'est augmenté aussi vite que les moyens de débouché se présentaient, et la convoitise de ce grand commerce a été le sujet des efforts et le trait le plus frappant de toutes les entreprises américaines de cette nature. Ça été l'objet des prédilections du Canada de l'amener dans la voie du St. Laurent ; et le canal Erie, et

toutes les grandes lignes de chemin de fer l'ont envisagé comme la principale source de leur profit. La conséquence a été un esprit de compétition qui a réduit les taux au dernier degré qui puisse donner un profit quelconque, si même en certains cas il n'a pas tombé même au-dessous. Pendant qu'on a maintenu les taux pour le trafic de localité, ceux du commerce de l'ouest ont été réduits d'une manière à élever des doutes raisonnables sur ce sujet, et peu de questions d'intérêt commercial ont naguère été débattues plus à fond, que celle de la disproportion entre les taux pour trafic de localité et ceux de parcours entier. Pendant que, d'un côté, il s'est agi de savoir si les compagnies de chemin de fer ont suivi une ligne de conduite sage dans leurs intérêts ; de l'autre le public en général s'est mis de la controverse, et a élevé la question de savoir s'il était juste envers lui que les taux de localité fussent autant disproportionnés avec ceux du trafic de parcours entier, et si, pendant les mois de la plus grande activité, les moyens les plus à la disposition des chemins n'ont pas été trop exclusivement mis au service du fret éloigné pour le favoriser. On soutient que le trafic de parcours entier est réellement transporté à perte, pour laquelle on trouve compensation dans les prix surrétrogratoires (*extra charges*) imposés sur les affaires de localité, lesquelles sont comparativement affranchies de la compétition.

Il est si évident que le fret qui parcourt toute la ligne, peut être transporté à quelque chose de plus que les frais de l'envoi, quand le trafic de localité doit supporter les dépenses de station et du corps d'officiers le long de la ligne, et des retards fréquents et de la perte de pouvoir moteur, suite nécessaire de la manière rompue dont se font les affaires, que l'on croit que le cri populaire pour un tarif *pro rata* n'est pas maintenant appuyé par les gens d'intelligence ; et la persistance uniforme de tous les chemins dans la même ligne de conduite doit nous induire à croire que commercialement on ne l'a pas trouvée désastreuse. Pourtant il est clair que sur presque toutes les routes on a atteint la limite au-delà de laquelle une augmentation d'affaires de parcours entier ne serait tout simplement qu'une augmentation de perte. Si c'est là la position de toutes les principales lignes, et que chacune soit obligée de fixer son taux-maximum, d'aucun des centres de l'ouest aux bords de la mer, à celui fixé par les autres, il suit que la question de savoir si elle charrie à perte ou non doit dépendre des différences de bien peu de chose qui se trouvent dans les avantages de chaque ligne.

Maintenant, de tous les grands marchés de l'ouest, la distance à Portland est plus grande par le Grand Tronc que par d'autres lignes à Boston, New York ou Philadelphie ; le climat fait que la dépense d'entretien se fait plus lourdement sentir ; et quelqu'en puisse être la cause, il n'y a pas de doute que la moyenne de la charge qui peut être prise est moins forte que celle de la plupart des autres routes. Sur le New York Central, un convoi très ordinaire est un train de 30 chars chargés, pendant que, sur le Grand Tronc, même dans la belle saison, on ne dépasse pas la limite de 20, et dans certaines sections on n'excède même pas celle de 15. Nous ne pouvons donc pas croire que, pendant que les taux de parcours entier de Chicago à New York et Boston donnent à peine un profit, le Grand Tronc puisse être à même de charroyer au même taux de Chicago à Portland,



ce que Mr. Shanly dans son rapport (App. p. 93) fait voir être de 16 par cent par mille au-dessous de celui de New York. Et pourtant en convoitant le grand commerce de l'ouest, qui enfle l'apparence du trafic, et détourne son attention d'un commerce plus légitime et plus à sa porte, sans aucun profit correspondant, le Grand Tronc a même essayé de battre les autres lignes par ses offres. Dans leur avertissement pour taux de parcours entier pour l'hiver de 1859-60, il proposa de transporter le fret depuis Liverpool à l'ouest *via* Portland pour moins que les taux courants de New York aux mêmes endroits—d'après une brochure publiée à New York en 1860, sous le titre de : "Restrictions législatives sur le commerce de charroi," ses taux étaient pour Détroit de \$2.10 de moins, et pour Chicago de \$7.67 de moins par tonneau. Dernièrement, les cinq principaux chemins sont entrés en convention, et ont fait ensemble le marché d'imposer les mêmes taux de chaque point central à l'Océan, et la route la plus longue et la plus dispendieuse doit faire le service à des termes désavantageux. Et cependant, avec cette frappante condition d'infériorité à porter le fret même à Portland, le désir d'obtenir des affaires de parcours entier a induit la compagnie à charroyer le fret à Boston au même taux. Il nous paraît douteux que cela fasse plus que couvrir ses frais que de le mener à Portland, mais c'est à même des misérables gains qu'elle paie \$1.50 par tonneau à une autre Compagnie pour le diriger sur Boston.

La ligne de conduite de la compagnie à cet égard nous paraît être si fautive, et si désastreuse aux meilleurs intérêts du chemin, que nous n'hésitons pas à lui accorder une plus minutieuse attention. Jusqu'à février, 1861, le taux de Détroit à l'Océan, tel que fixé par la Convention, était de 70 cents par baril pour la farine, et que le fret fut livré à Portland ou Boston, le Grand Tronc prenait le même prix, bien que dans le dernier cas il eût à payer 15 cents sur ses 70 aux vapeurs qui font le service entre Portland et Boston, ne laissant au Grand Tronc que 55 cents seulement ou environ  $\frac{1}{10}$  d'un cent par mille. Les comptes de revenu font voir, que pour les derniers deux ans, la proportion de 85 pour cent que les dépenses d'opération portent aux recettes, est demeurée à peu près constante, et en supposant que les affaires de parcours entier donnent une moyenne de profit, ce qu'on peut fort bien mettre en doute, il en coûterait à la compagnie, pour les dépenses de service et d'entretien, 59½ cents pour rendre un baril de farine de Détroit à Portland, laissant un profit net de 10½ cents. Et pourtant, elle paie 15 cents aux bateaux de Boston, et elle a par conséquent dépensé 4½ cents pour le privilège de charroyer un baril, et pour le plaisir d'enfler ses relevés d'affaires en totalité.

Dans le calcul précité nous avons pris le taux de la farine en baisse comme notre guide, mais les relevés nous mettent à même de faire de tout le trafic une appréciation à peu près pareille. D'après l'état donné dans l'Appendice XVI, C, pour les six mois finissant en juin, 1860, il paraît que, du commerce à Boston, environ un tiers en quantité vient du Détroit, rapportant un peu plus qu'un tiers du revenu. Prenant celui-ci, qui est le véritable trafic de parcours entier, et pour obtenir lequel on fait de si grands efforts, on verra qu'on le prend au bas taux en moyenne de \$6.276 par tonneau, ou 0.735 c. par tonneau par mille, quelque chose au-dessus de notre première estimation; et comme le fret de retour rapporte un taux

plus élevé, sa moyenne par tonneau par mille des deux côtés, est de 0.786 c. Il paraît de plus que la proportion du fret de Détroit à Boston est au fret de retour comme 6,517.05 : 418.72 ou comme 100 : 6.42 : de sorte que si nous prenons 10 tonneaux comme la pleine charge d'un char, la charge moyenne des deux côtés ne sera que de 5.32 tonneaux par char, ou 106.4 tonneaux par convoi au grand complet d'un train de 20 chars. La moyenne des gains d'un train complet engagé dans ce commerce sera donc de 83.630 cents par mille. Maintenant en référant à l'état des frais des départements des locomotives et des chars, annexé au rapport de M. Shanly (App. p. 101), il appert que dans la même demi-année, les frais de service du train par mille des engins étaient de 28.922, et de vingt chars 21.740 c. ; et les dépenses d'entretien de la voie par mille de service d'engin à trains étant de 21.383, il suit, que les trains qui gagnaient 83.630 c. par mille dans ce commerce, coûtent pour ces trois items seulement 72.045., ou 86 par cent—quelque chose de plus que la proportion des dépenses de toute espèce aux recettes sur toute la ligne. Nous pensons donc que nous sommes parfaitement justifiables dans notre opinion, que le commerce de parcours entier est la partie la moins rémunératrice du trafic du Grand Tronc ; et si nous pouvions ajouter aux trois chefs de dépense déjà mentionnés la loyale proportion qu'ils devraient porter d'autres dépenses, dont quelques unes, comme la traverse à Sarnia et les agences américaines, proviennent presque entièrement de lui, nous croyons qu'on trouverait que chaque tonneau du commerce de parcours entier tant convoité est charroyé à perte.

Après le commerce de transport à Détroit le plus important est celui entre Toronto et Boston, les deux formant à peu près les deux tiers de toutes les affaires de Boston, et il est transporté à une perte pas beaucoup moindre, les dépenses sous les trois chapitres principaux étant, d'après le même principe, trouvées être de très près de 84 par cent sur les recettes. Presque la seule portion des affaires qui est faite à des taux rémunérateurs paraît être celle de Montréal, qui est principalement formée de fret d'en haut, et rapporte un taux moyen de 1.725 c. par mille ; mais il est insignifiant par sa quantité, n'étant que de \$8,815 sur \$129,725.

Les raisons assignées de cet arrangement apparemment si dénué de prévoyance sont (Ques. 144) que Portland ne fournit pas d'acheteurs qui contractent pour du fret de parcours entier, pendant qu'il vient des contrats nombreuses de Boston, et qu'une certaine quantité de fret d'en haut peut être obtenue à Boston, qui est un point de la plus grande importance. Quant à la dernière raison, il ne nous paraît pas que les relevés prouvent aucunement la supériorité de Boston sous ce rapport. D'après l'état de M. Hardman déjà cité, (Ques. 223), le fret d'en haut sur toute la ligne était de 51 par cent de celui d'en bas, mais le fret de retour de Boston était seulement de 18½ par cent en montant, et de 22 par cent en valeur, pour la demi-année finissant au 30 de juin, et presque la même proportion s'est maintenue dans les six mois subséquents. D'un autre côté, le relevé du trafic pour l'année finissant le 30 de juin fait voir que le fret en dehors de Portland, lequel inclut les affaires de Boston, avait été de 72,212 contre 148,720 du fret d'intérieur, et le témoignage de M. Allan (Ques. 169) prouve que le commerce de ce port durant l'hiver passé rapporterait moitié-

autant de fret de retour qu'il en fut apporté. Le marché de Boston peut maintenant fournir une somme d'affaires auxquelles les directeurs ne sont pas d'humeur à renoncer, mais nous ne pouvons croire qu'au taux actuel elles vailent la peine qu'on y tiennne. Un pareil commerce avec Portland fait avec soin peut devenir rémunérateur, et le besoin qui s'en fait sentir à ce port là est, suivant le rapport de M. Shanly (Appendice page 86), la cause de grande difficulté pour l'avenir du chemin. Tout en admettant pleinement cela, nous ne saurions concevoir une ligne de conduite plus désastreuse que celle de passer outre à Portland, et de transporter le trafic droit à Boston. Si on désire encourager un trafic à Portland, c'est paraître à peine conséquent que de le transporter au même taux à Boston. Le plus fort marché sera toujours préféré de l'acheteur et du vendeur, comme de l'expéditeur et de l'armateur à la fois, à moins qu'il n'y ait quelque avantage à recueillir en gagnant le plus faible. On ne désire pas que le Grand Tronc s'impose de sacrifice pour favoriser Portland, mais qu'il le laisse tout simplement bénéficier de ses avantages naturels comme terminus du chemin, en s'abstenant de faire un sacrifice pour transporter le fret au-delà de ses limites à Boston. Son havre en est un excellent, et libre de toutes taxes, et les facilités d'expédition, selon le témoignage de M. Allan, (Qu. 166-7), sont bonnes même à présent et seraient susceptibles d'une facile extension. S'il était permis au commerce de prendre son cours naturel, nous croyons, et l'expérience de l'hiver le prouve, que des vaisseaux en suffisante quantité fréquenteraient le port pour emporter tout le fret qui pourrait venir par le chemin. Il résulterait cet autre avantage de cet ordre de choses, que tandis que le fret pour l'ouest a à Boston plusieurs lignes rivales qui se le disputent, et dont une bien faible portion tombe au lot du Grand Tronc, la compagnie prendrait tout ce qui serait arrivé à Portland, et ce port continuerait de maintenir sur cette prospérité de commerce la même supériorité qu'il montre maintenant sur Boston à l'égard du fret de retour. Si on prétend que, dans ce cas, les autres routes abaisseraient leurs taux, et tarifieraient les affaires de Portland à leur profit, nous croyons qu'il serait prudent pour la compagnie d'abandonner la lutte, plutôt que de faire le charroi à perte certaine, et de reporter toute son attention au trafic déjà si considérable de localité, lequel, nous en sommes convaincus, est susceptible d'un développement d'une beaucoup plus grande étendue.

Pendant que nous sommes sur le sujet, nous ne pouvons résister au besoin de citer un passage d'un habile rapport des commissaires de chemins de fer de l'Etat de New York en 1855, lequel met tellement en relief l'histoire de la carrière du Grand Tronc, qu'on peut à peine se persuader que ce soit là une simple description générale, au lieu d'en être une qui a pour base un cas particulier.

“ Dans le désir bien naturel de s'assurer de la construction de l'œuvre, on a présenté des estimations qui affaiblissaient le coût et exagéraient les profits en perspective.

“ Ces estimations inadéquates exigent un plus prochain recours aux emprunts, et les premiers bons étant épuisés avant l'achèvement de l'œuvre, l'émission d'une seconde série devient nécessaire, pendant que l'équipement est laissé soit en tout ou en partie à la merci d'une dette flottante, à un plège de revenu, ou à quelque autre stratagème financier.

“ Ce prochain recours à la dette, avant qu’il y ait eu suffisamment de mise pour donner une base solide à la garantie, emporte un fort escompte qui se trouve peut-être doublé par la seconde émission ; quand on n’a plus d’autres sources financières que dans une dette flottante pour se tenir à flots, la rapacité du prêteur est la seule limite imposée à son écorchement.

“ Une telle manière de faire réduit la valeur du fonds à son plus triste état, et les saignées continuelles qu’on lui fait pour faire face au lourd intérêt l’y retient en dehors de tout espoir de recouvrement.

“ De plus des contrats faits en tout ou en partie payables en actions ou bons, augmentent considérablement le coût de l’ouvrage, et les contracteurs sont rarement en état de garder de telles garanties, et sont forcés de les engager ou d’en disposer à un escompte ruineux, et la compagnie est condamnée à pourvoir à de telles pertes en payant des prix plus élevés

\* \* \* \* \*

“ C’est une des erreurs communes et des plus trompeuses de supposer que des compagnies peuvent trouver à se procurer avantageusement de l’argent au moyen de simples expédients financiers ; celles qui en ont tâté ont appris à leurs dépens qu’il ne peut qu’ajourner la difficulté pour un temps auquel la réaction se fait contre eux, pleine d’une épouvantable masse d’escompte et d’intérêt accumulé, pour absorber tout ce qui avait été de bonne foi donné en contribution par les actionnaires.

“ Aux fautes commises dans la première édification de quelques routes s’ajoute une constante augmentation de capital d’une année à l’autre, jusqu’à ce qu’on ait atteint le point où les profits même sur un grand commerce sont insuffisants pour faire face à l’intérêt des sommes qu’elle coûte, et quelquefois même de ses dettes. Cette augmentation de coût vient de ce qu’on s’est départi des objets qu’on avait en vue dans la construction originaires, et la course après les phantômes “ trafic de parcours entier,” “ correspondances à l’ouest et routes tributaires ;” pendant que par la dépense d’autres sommes pour “ équipement de plus,” gares plus grandes,” “ correspondances avec les vapeurs” et “ aide effective” pour mettre les chemins en correspondance, un capital collectif s’est accumulé en imposant une taxe forcée sur son commerce de localité pour en payer l’intérêt, d’autant plus que pour son commerce de parcours entier, la route est forcément soumise à une lutte avec les lignes rivales, qui peuvent faire et de fait font le service à un moindre profit.

\* \* \* \* \*

“ Une portion considérable de cette augmentation d’affaires est faite à des taux trop bas pour être profitables, pendant qu’une grande portion de cette *légitime* augmentation aurait pu être recueillie sans un effort de la part des directeurs.

“ Les actionnaires et le public sont continuellement assurés de leurs grandes recettes, de leur prospérité sur celle des années précédentes, et des espérances de l’avenir pour les affaires, et on les induit à croire que tout cela peut se faire sans qu’il y ait une augmentation correspondante de frais,

mais d'une année à l'autre ils voient qu'avec la réalisation de la somme entière des affaires anticipées, non seulement leurs recettes liquides ne vont pas augmentantes, mais que tout à la fois leurs fonds s'en vont s'affaiblissant, ou leur propriété est écrasée sous le poids d'une dette flottante ou consolidée; et que de même les dépenses d'opération sur la route ont augmenté plus rapidement que l'accroissement proportionnel des affaires."

En dépit de tels avertissements que ceux-ci, les tentations du commerce apparemment inépuisable de l'ouest, ont paru trop fortes pour y pouvoir résister, et le trafic de parcours entier a été, et continuera probablement à être l'objet de la convoitise et trop souvent chèrement payé. Ce n'est pas qu'il forme le principal commerce d'aucune des routes, car dans toutes le trafic de localité l'emporte sur lui en quantité. Ce n'est pas qu'il soit le plus rémunérateur, car le trafic de localité est universellement reconnu comme le mieux payant. Ceci est clairement admis par Mr. Shanly dans son rapport (Appendice p. 82), et cependant le plus fort argument en faveur du commerce de parcours entier est qu'il peut être transporté à beaucoup meilleur marché que celui de localité le premier à un peu plus que la simple dépense du charroi, pendant que le dernier doit avoir à subir tous les frais de station tout le long de la route. Qu'il puisse être transporté probablement à un taux plus bas; cela ne fait pas doute; mais il n'est pas du tout si clair que la proportion entre les taux a été touchée du doigt, ou que  $\frac{1}{100}$  d'un centin par tonneau par mille de Détroit à Portland puisse rétribuer aussi bien que  $\frac{2}{100}$  d'un centin de Toronto à Montréal. A part de cela, on paraît oublier que, si le trafic de localité emporte des frais qui lui sont particuliers, celui de parcours entier a aussi ses propres dépenses, dont est exempt ce trafic de localité. Le premier s'offre tout spontanément, le dernier se fait rechercher, subventionner et coquetter par la ligne au moyen d'un dispendieux stratagème pour l'y amener. Nous nous sommes efforcés de mettre la main sur quelques-unes des dépenses que la soif du commerce étranger a causé au Grand Tronc pendant l'année écoulée.

Il n'était pas du tout besoin du chemin de Détroit et Port Huron pour le commerce du Canada, et on ne l'a acquis que comme un alimentateur, du sein duquel le commerce de l'ouest devait couler dans la route canadienne. Pour cet embranchement on a payé une rente, ou plutôt on en a encouru une de..... \$169,321.71

La dépense de son opération a été de..... 161,046.26

Ses recettes..... 85,672.87

Perte dans le service..... 75,373.39

Traverse de Sarnia..... 14,631.39

90,004.78

Coût total de la route du Détroit..... 259,326.49

Agences américaines..... 42,512.59

Payé, vapeurs de Boston..... 60,757.99

362,597.07

Comme la somme de transport étranger pour l'année finissant au 30 de juin était, selon Mr. Hardman (Qu. 223) de 93,656 tonneaux, (celle pour l'année finissant au 31 de décembre est inaccessible), il appert que le Grand Tronc dépensa environ \$4.00 par tonneau pour se procurer du trafic étranger, ce que nous avons fait voir avant cela, avoir été charroyé à perte quand il l'avait.

Ceci est évidemment une très grossière appréciation du résultat d'une année de convoitise du trafic étranger. Il fait injustice au commerce de parcours entier, en autant que la ligne de Détroit n'a pas été construite pour la seule opération d'une année, et qu'elle sera par la suite productive d'une alliance plus effective, et qu'il met en oubli tout ce qui a trait aux passagers. Mais, d'un autre côté, il ne met pas en ligne de compte les autres désavantages qui résultent pour les meilleurs intérêts du chemin de la prééminence illégitime accordée au trafic de parcours entier. C'est ainsi qu'ont été affaiblies les ressources de la compagnie, et qu'elle a été mise hors d'état de faciliter les affaires de localité. On a entrepris à Sarnia une station dispendieuse, et c'est aussi là qu'on a construit le seule élévatoire de la ligne, et, si nous sommes bien informés, il y a été transporté deux cargaisons de blé dans les chars, pendant qu'à Montréal, le centre et la clef du commerce du Canada, les propriétaires de blé ont eu à supporter, d'après le témoignage de messieurs dans le commerce, une dépréciation de 5 centins par minots par suite de la misère qu'on avait à le décharger ; et pendant que la compagnie elle-même, se plaignant de manque de matériel roulant, était forcée de convertir ses chars en hangars pendant des jours et même des semaines, à cause de l'impossibilité de les débarrasser de leurs cargaisons.

Il serait difficile d'apprécier la perte qui en a été essayée par des particuliers, et par la province en général, pendant l'hiver dernier par suite de la difficulté d'accès au marché pour les produits, mais elle doit s'élever à un très fort montant. Parmi les quelques témoins que nous avons examinés sur ce point, nous référons spécialement au témoignage de Mr. James Young (Qu. 96), de Mr. Esdaile (Qu. 139), de Mr. Heward (Qu. 141) et de Mr. Howland (Qu. 191, etc.) Nous sommes loin d'attribuer tout cela au Grand Tronc. La rigueur inusitée de l'hiver, et l'abondance de la récolte, qui lui tombait en masse sur les bras alors qu'il n'était pas prêt à répondre aux demandes du public, tout cela ne saurait être imputé à la compagnie. Nous croyons, comme la chose nous est constatée par les officiers de la compagnie, qu'avenant la pression, on donna la préférence au produit canadien, et qu'on renonça presque aux affaires de parcours entier. Mais parmi les autres causes auxquelles nous avons plus haut fait allusion, et auxquelles nous reviendrons ci-après, des arrangements si mal combinés par elle, nous croyons que la confusion et les retards de la saison peuvent en grande mesure être attribués à ce que jusqu'alors elle avait fait l'objet de toute son attention et la base de sa principale ligne de conduite de pouvoir mettre la main sur de grandes affaires de parcours entier, à la négligence des facilités qu'on pourrait exiger d'elle pour le commerce à sa porte.

Nous avons déjà dit que ceci n'est pas un nouveau sujet de plainte sur ce continent, et qu'on impute à tous les principaux chemins de fer des

Etats Unis la même négligence du trafic de localité. Mais ils diffèrent de beaucoup du Canada dans la nature de leur commerce de localité. La contrée qu'ils traversent a, dans la plupart des cas, cessé d'être un pays de grande exportation de grain, et leur principal commerce de localité est ou indépendant du produit agricole et partant reparti plus également sur toute l'année, ou il est dans le genre de la manufacture de la farine, et partant, aussi dépendant du trafic de l'ouest pour la matière première, qu'il l'est du trafic de localité, pour être envoyé au marché. Mais une grande portion du Canada est tout autant productrice de grain que l'Illinois même. Si le commerce de l'ouest est un objet d'ambition, le Grand Tronc en jouit d'une partie à chaque station du Canada ouest. Lorsque le produit agricole à Chicago cherche un débouché, c'est aussi le cas pour celui de Guelph, de Toronto et Port Hope, avec le même besoin de rapide transport, et avec un meilleur droit de le demander. Si jamais le cri populaire, que le trafic de localité doit être servi le premier, peut être justifiable, c'est bien sur une route située comme l'est le chemin de fer du Grand Tronc. Nous répétons que nous n'imputons pas au Grand Tronc d'avoir négligé les intérêts canadiens cet hiver. Nous croyons que les Directeurs de la Compagnie ont fait tout ce qui était en eux, et tout ce qu'il était possible de faire avec la défectuosité des arrangements et l'insuffisance des facilités pour servir le commerce ; mais nous croyons qu'il y a eu des erreurs radicales dans les bases de l'entreprise, qui ont enrayé leur marche, et que, pour avoir donné une prééminence illégitime au trafic de parcours entier de l'ouest, ils se sont vus dans l'impossibilité d'effectuer pour le commerce du Canada ce qui, avec un système plus sagement combiné, aurait pu être accompli.

On peut nous demander—êtes-vous donc d'avis que le Grand Tronc doive abandonner sa position comme l'une des cinq grandes voies ferrées de communication avec l'ouest, et descendre au simple rôle de chemin local pour le trafic du Canada. Cela n'est aucunement notre désir. Nous croyons que, quand un chemin a pratiquement obtenu le monopole de cette espèce de commerce de transport, et qu'il a été construit en partie aux dépens de la Province, que le peuple qui a accordé ces privilèges a le droit de compter que ses besoins seront l'objet de ses premières considérations, spécialement quand les prix qu'on lui fait payer sont beaucoup plus haut que ceux auxquels on transporte le fret le plus éloigné, et que ce n'est pas seulement le devoir, mais le véritable intérêt de la compagnie, de pourvoir à cela. Mais nous sommes également d'avis que, si le Grand Tronc avait suivi une ligne de conduite sage, il aurait pu tout de même obtenir sa part belle et rémunératrice du grand trafic de l'ouest.

Pendant plus de la moitié de sa longueur le Grand Tronc court parallèlement avec la plus grande communication par eau dans le monde. Voici un fait qu'on ne saurait ignorer, et dont dépend principalement la prospérité du Canada, et celle de tous les intérêts qui s'y rapportent. Tant que le St. Laurent coulera des sources des lacs occidentaux à l'Océan, à certaines saisons de l'année, et pour les choses en gros, ce en quoi consiste la principale exportation de l'Amérique, la voie d'eau doit continuer à les emporter à des taux qui, pour un chemin de fer, seraient ruineux. Il est inutile de lutter contre la nature—il faut l'accepter, et s'efforcer de la faire tourner à notre meilleur compte. Et cependant, depuis le début du Grand

Tronc presque jusqu'au temps actuel, il a tenu à faire le service en concurrence avec la voie d'eau,—à la regarder comme une ennemie plutôt que comme une alliée effective. A l'exception de Toronto, il n'est pas un point d'un bout à l'autre du chemin, où on n'a pas eu pour objet, et nous croyons ouvertement, de rendre la communication avec l'eau difficile et pleine d'inconfort—de marcher pendant plus de 300 milles, à un mille ou deux au plus de la navigation, et sans cependant que les deux routes viennent en contact, ou puissent échanger leur trafic. Une ligne de rails à un mille de la rive du lac n'est pas une cause d'embarras pour le produit de l'intérieur, lequel cherche le mode de transport à meilleur marché, en atteignant au lac ; mais elle empêche effectivement le chemin de fer de fournir à l'expédition, ou d'en recevoir tel trafic, et que la plus grande rapidité du rail peut induire à préférer ce moyen de communication. Même à Montréal, le centre principal du commerce canadien, où l'expédition maritime vient en contact immédiat avec deux lignes de navigation intérieure, le chemin de fer s'est mis dans une position à ne pouvoir correspondre avec aucune des trois. Il a cherché à éviter dans l'espérance de tout rapporter à lui, et la conséquence est, d'après le témoignage de M. Heward, (Qu. 141), que le blé dans un char à la Pointe St. Charles vaut 5 cents de moins par minot, que le même blé n'aurait valu à bord d'un des bateaux de transport dans le canal de Lachine, un quart de mille plus loin ; et comme M. Heward dit qu'un élévatoire peut décharger des barges par heure ce qui prendrait deux jours et demi à décharger des chars, nous arrivons à ce fait éclatant—que, en conséquence de cette absence de facilités et de la situation isolée de la principale station sur la route, le blé qui avait à être expédié à Montréal est aussi avancé, en tant que le temps et les frais y sont concernés, quand il gît à Toronto, qu'il l'est quand il arrive à la Pointe St. Charles—Dans ces circonstances il n'est pas fort étonnant que la voie ferrée ne soit pas en état de lutter avantageusement contre la voie d'eau.

Le Grand Tronc n'a pas fait qu'éviter seulement l'eau et les facilités qu'elle procure au commerce ; il paraît s'être fait un système de se mettre en dehors du rayonnement d'affaires de presque toutes les villes qu'il traverse. Sur toute la longueur de la ligne de Sarnia à Montréal, il n'y a guère qu'à Guelph et Toronto, que la station se trouve à proximité de la ville. Même sur un point aussi important que Détroit, la jonction est sous des appentis temporaires, trois milles à l'ouest de la cité, et nous sommes informés par M. Hopper, l'un des conducteurs, qu'à cause de l'inconfort de la correspondance, on a de la difficulté à faire comprendre aux passagers de l'ouest qu'ils ne devraient pas se rendre à Détroit, auquel lieu ils sont inscrits pour le voyage. Quelque ait été la cause de ceci—que c'ait été de la part des contracteurs le désir d'acquérir le terrain de station à meilleur compte, ou l'espérance de grouper la ville autour de la station—cela a eu l'effet le plus désastreux sur les affaires de la ligne. M. Shanly dans son témoignage, (Ques. 38), parle de la nécessité d'ériger des abris aux différentes stations, attendu que par ce défaut d'abritement le produit de la campagne est emporté à travers la voie aux ports voisins. Cela est une suite nécessaire de l'emplacement des stations, et oblige la compagnie à pourvoir à ses dépens à l'abritement, qui, si elles se fussent trouvées en communication avec les villes le long de la route, aurait été en grande



mesure le fruit de l'entreprise particulière, ou qui existait même déjà, s'il eût été rendu accessible depuis la voie. C'est à Montréal que ce défaut est plus flagrant, quand surtout on songe qu'il a été estimé avec soin, qu'il a été dépensé une somme de pas moins de \$100,000, durant la saison écoulée, seulement pour transport par charrette entre la station et la cité ; mais c'est en abrégé l'histoire de toute la route. Si jamais le Grand Tronc arrive à réaliser les espérances de ses promoteurs, c'est un mal auquel il faudra remédier à des frais énormes.

Cette tentative pour s'isoler des voies de commerce déjà existantes, surtout de la navigation, nous paraît être l'erreur radicale de la ligne de conduite suivie par le Grand Tronc. Dans l'intérêt du Canada et dans ses propres intérêts, qui sont inséparables de ceux de la province, il aurait dû se prêter à faire le service en correspondance avec la voie d'eau et non pas en opposition avec elle. Il aurait dû fournir à la voie d'eau ce que la voie d'eau pouvait transporter à prix moindre, et en recevoir avec empressement ce que celle du rail pouvait expédier avec plus de rapidité. De Sarnia à Toronto, beaucoup du trafic de l'ouest, spécialement en conserves de viandes, pour lesquelles la prompte expédition est un objet, aurait recherché la voie du rail—peut-être pour tout le parcours, peut-être pour gagner l'eau ou toute autre voie, comme étant la moins chère, ou comme menant plus directement à sa destination. Si le chemin de fer du Nord trouve son compte à prendre du fret du lac Huron à Toronto par Collingwood, il le trouverait de même par voie de Sarnia ; mais les taux différentiels actuels équivalaient presque à une prohibition. Le prix d'un baril de farine de Sarnia à Toronto, 169 milles, est de 35 cents, ou au delà de 2 cents par tonneau le mille, alors que la compagnie lui ferait faire tout le parcours de Détroit à Portland, 854 milles, ou même à Boston, pour 70 cents, ou beaucoup au-dessous d'un cent par tonneau par mille.

De Toronto, en descendant, la navigation aurait la préférence pendant l'été pour la plus grande partie du fret ; mais s'il était facile de communiquer avec les vapeurs, les passagers donneraient la préférence à la voie ferrée des deux côtés entre Toronto et Kingston, ainsi qu'en montant de Montréal à Kingston. De Montréal à l'est, le chemin à rail emporterait ce qui serait venu avant la clôture de la navigation, ou ce qui était en destination des Etats de l'Atlantique, et rapporterait ce qui devrait être expédié par la flotte du printemps. Mais ici encore les taux différentiels agissent comme un empêchement. De Sarnia à Toronto, le prix pour la farine, le 28 novembre, était de 35 cents par baril, et à Montréal 75 cents ; de Toronto à Montréal 50 cents, et de Montréal à Boston 60 cents ; pendant que de Sarnia et Toronto par Boston les taux étaient de 115 cents et 90 cents, respectivement, et de Détroit à Boston de 70 cents. Le marchand de Toronto ou de Montréal est ainsi empêché par la différence dans les taux de faire d'aucuns de ces points là un entrepôt, et de choisir le temps et la route pour envoyer son produit à sa dernière destination.

Le témoignage de l'hon. M. Young, (Ques. 113,) fait voir combien grande est la proportion du produit de l'ouest destinée à la consommation des Etats de l'Atlantique, et combien est faible la somme de pourcentage qui se fait jour par le bas St. Laurent. Le dernier fait trouve en grande

partie son explication dans le premier. Le St. Laurent offre déjà de grandes facilités pour le transport en Europe, et elles vont s'augmentant chaque année, mais il est sans avantages pour communiquer avec les Etats de l'Est. En adoptant les chiffres de M. Young, que les cinq-huitièmes ou  $62\frac{1}{2}$  par cent sont pour être consommés dans les Etats de l'Atlantique, et dont le St. Laurent n'a pas l'espoir de transporter grand' chose, cela ne paraît pas être une si faible proportion, que le St. Laurent dût prendre 7 des  $37\frac{1}{2}$  par cent restant, ce qui serait à peu près un cinquième de ce qui est destiné à l'exportation. Si l'on peut jamais espérer qu'aucune part de ce courant puisse être détournée à travers le Canada, ce doit être en améliorant les rapports avec les Etats non producteurs. Comme moyen d'accès à l'Océan, le St. Laurent offre des facilités égales si non supérieures à aucunes des autres routes ; mais à l'exception du chemin de fer du Grand Tronc, il n'y a point de correspondance directe entre le Canada et les Etats de la Nouvelle Angleterre. Voilà où gît le château-fort du Grand Tronc, s'il avait su s'en emparer. M. Young appuie sur le mérite du projet de canal de Caughnawaga, et tout en lui concédant que, tout ce qui tendrait à faire de Montréal un grand entrepôt, assurerait en même temps la prospérité du Grand Tronc, nous croyons que le St. Laurent, tel qu'il est, donne à la compagnie des avantages, dont jusqu'à présent elle n'a pas su tirer partie. Le commerce des Etats de l'Est étant le grand objet de prédilection, le Grand Tronc n'est pas capable de lutter pour lui avec le seul secours du rail. Ce n'est qu'en se mettant en correspondance avec la navigation qu'il peut compter sur le transport des gros produits de l'ouest à aussi bas prix que ses rivaux.

Cela nous paraît être la clef de la véritable bonne politique du Grand Tronc, de fournir à la voie d'eau ce qu'elle peut transporter à meilleur marché, et de recevoir ce à quoi la voie ferrée est plus propre,—de considérer les intérêts du grand chenal de la nature comme identique avec, et non pas en antagonisme avec les siens propres, et de contribuer à élever un commerce de transport à travers le Canada, dont le chemin aura sa pleine part. C'est ainsi et ainsi seulement qu'il peut se flatter de lutter avantageusement avec les autres avant-coureurs au commerce de l'ouest—non pas en s'efforçant de le charrier sur tout le parcours à perte, mais en profitant du bon marché naturel de partie de la route, et en le transportant à bénéfice le reste de la distance.

Jusqu'à présent nous avons considéré les taux du Grand Tronc en vue de faire voir, qu'une grande partie du trafic est transportée à des prix non rémunérateurs, si pas même à une perte positive. Mais l'inégalité des taux de localité a été dans la Province une source de très grave mécontentement, et l'impression règne, qu'ils n'ont été faits ainsi que pour forcer le cours naturel du commerce dans des voies particulières. Nous ne croyons pas que, en dedans de la Province, ce sujet de plainte soit suffisamment fondé, excepté en autant qu'ils rendent impossible de faire le service en correspondance avec la navigation. Nous ne prêchons pas l'adoption du tarif au *pro rata*, qui doit ou rendre excessifs les taux pour distances, ou ceux des distances courtes ruineux par leur abaissement ; sans compter, que la compétition, qui existe dans de certaines localités, doit nécessairement affecter les taux auxquels il peut importer du tout à la

compagnie de charrier le fret. Néanmoins il est une somme d'inégalité dans les taux de localité dont il est difficile de se rendre compte. Une fois admis que les prix fixés pour charger, décharger, etc., doivent être couverts par le taux, que la distance soit longue ou courte ; et qu'ils sont inclus dans le taux pour les premiers 100 milles, il ne paraît pas y avoir de raison suffisante pourquoi la somme additionnelle pour le transport fait sur le second 100 milles ne dussent pas représenter le montant pour lequel le simple transport peut être opéré, et qu'il y eut un semblable ajouté pour le troisième 100 milles. Ceci, toutefois, n'est nullement le principe adopté par le Grand Tronc. Pour faire voir l'inégalité extrême, nous donnons un tableau des taux par 100 liv. de Montréal à l'ouest, sur la 1ère, 2me et 3me classe d'effets, d'après le tarif publié le 12 novembre, et sur la farine d'après le tarif du 28 de novembre :

	1er	2me	3me	Farine.
Taux pour les 1er 100 milles à l'ouest de Montréal..	24	19	15	13½
Id. additionnel pour le 2nd 100 milles.....	11	11	10	6½
Id. 3me id. ....	13	8	5	4
Id. 4me id. ....	16	13	11	10
Id. 5me id. ....	16	14	14	3½

La raison pourquoi les taux sur les choses massives sont tant réduits dans le troisième 100, est évidente, vu que c'est là la partie où la voie ferrée vient le plus en compétition avec la voie d'eau ; mais il est difficile de comprendre d'après quel principe les taux additionnels sur toute espèce de chose excepté la farine vont augmentant à mesure que vous gagnez l'ouest.

Il s'élève une autre question de très grand intérêt, savoir : si les taux de localité ne sont pas en quelques cas trop élevés, et si le revenu ne gagnerait pas à leur réduction. Si d'un côté les frais de station des affaires de localité sont élevés, de l'autre le ralentissement avec lequel les trains d'accommodement font le service en réduit les frais. Il serait impossible d'assigner une règle générale. Sur une route de l'étendue de celle du Grand Tronc, où les habitations sont de diverses époques, et où il y a des différences si marquées parmi la population, une ligne de conduite qui serait profitable dans une section, pourrait fort bien résulter à perte dans l'autre. Et pourtant cette question de développement des pures affaires de localité de la ligne est fort digne de la considération des directeurs et jusqu'à présent on n'y a pas fait assez d'attention. La ligne de la Rivière du Loup est un notable exemple de ce que l'on peut faire sous ce rapport. En abaissant les taux, et en étudiant les besoins de la population, messieurs Abbott et Freer (Qu. 242) réussirent à enfler les recettes de cette section, qui ne dépend de rien autre chose absolument, à un chiffre important—excédant de beaucoup celles de la ligne de Détroit, avec tout son trafic de parcours entier. Nous n'avons aucun doute qu'une pareille ligne de conduite aurait l'effet d'accroître matériellement les recettes entre Québec et Richmond, et peut-être dans plusieurs autres sections. (Qu. 243, 250.)

Dans les récentes discussions qui ont eu lieu à l'occasion des difficultés financières du Grand Tronc, il n'y a rien sur lequel on s'est le plus appesanti et on a le plus appuyé, que la nécessité de faire opérer la ligne

d'après " des règles de commerce." Nous ne connaissons rien dans l'histoire de l'administration de la compagnie qui ait empêché ce résultat si désirable. Ceux qui ont projeté le chemin dans sa forme actuelle, hommes complètement versés dans la connaissance des chemins de fer, vinrent en ce pays pour mettre la dernière main à l'œuvre, sur laquelle on s'était déjà déterminé, d'une ligne principale pour toute la province, destinée en définitive à être continuée jusqu'au Nouveau Brunswick et à la Nouvelle Ecosse. Ils savaient que le trafic serait plus fort sur certaines parties de la ligne que sur d'autres, mais ils l'acceptèrent comme toute, ils firent plus, ils la convoitèrent ardemment. Que le chemin que la province entière a contribué à secourir, opérât par toute la Province, faisait partie du marché originaire—la condition sur laquelle les diverses compagnies, maintenant unies, furent incorporées—et c'est là la seule fois que la législature s'est interposée depuis le commencement de l'entreprise jusqu'à présent, excepté lorsque sur sa propre demande la compagnie s'est fait relever d'obligations qu'elle avait contractées. A de telles conditions doit être soumise en tous pays, toute compagnie qui demande des privilèges exclusifs ; la principale différence sous ce rapport entre les chemins de fer en Angleterre et sur ce continent, c'est que là c'est des propriétaires influents qu'il faut se concilier, ou dont il faut désarmer les préjugés, tandisqu'ici ce sont les intérêts de sections influentes du pays qu'il s'agit d'étudier. La province est responsable du plan originaire d'une grande et principale ligne formant le tronc d'un bout du Canada à l'autre ; mais en exécutant le plan en détail, aucune intervention extérieure ne se fit sentir. Si les contracteurs, soit dans la vue de leur avantage propre, ou faute de voir clair dans leur conduite, ont évité le contact de la navigation et de toute autre ville du Canada excepté Toronto et Guelph, cela n'est pas dû à la pression législative ou d'aucun intérêt canadien. Mais si la province ne s'est pas mêlée de l'emplacement du chemin, certes, elle s'est encore bien moins mêlée de son administration. Pratiquement le chemin a été gouverné de Londres par des hommes dans la plus haute élévation dans le monde commercial, et tous les directeurs-gérants et chefs de département, à la seule exception de Mr. Shanly, qui trouva la compagnie toute faite et ses règles établies, ont été choisis et envoyés par eux. (Qu. 227-9.) Si l'édification et les affaires du chemin n'ont pas été conduites d'après " des règles commerciales," cela n'est certainement pas venu de l'interposition de la législature ou du gouvernement. Que toute la ligne de conduite de la compagnie jusqu'au jour d'aujourd'hui en ait été une fausse, nous avons déjà donné notre opinion là-dessus, et nous conservons la conviction que jusqu'à ce qu'elle ait été changée, il est peu d'espoir d'aucun succès commercial pour l'entreprise ; mais nous nous sentons le devoir de déclarer que cette ligne de conduite n'a pas pris origine au Canada.

La préférence donnée au trafic de parcours entier sur le trafic de localité tant dans les taux fixés que dans les facilités accordées, et l'isolement du chemin de ses voies naturelles et des centres commerciaux ont été des fautes fatales, mais les arrangements du trafic en détail n'ont pas été beaucoup moins désastreux. Il ne peut pas y avoir deux opinions sur la maladresse de l'arrangement avec le Great Western, si même ce n'était pas en contravention directe aux clauses de l'acte de consolidation des chemins de fer, qui interdit la concession de privilèges exclusifs à aucunes personnes

ou classe de personnes. Le marché donne au Great Western une part du trafic pour lequel il ne fait pas concurrence, et ne donne pas au Grand Tronc une part de celui qui va au Pont suspendu pour lequel il y a effectivement concurrence entre eux deux. Le relevé du trafic sujet à division (App. XIII) fait voir que jusqu'au 31 de décembre, le Grand Tronc avait reçu pour fret et passagers \$250,306.01 et le Great Western \$208,760.23; et pourtant, bien que gagnant la plus forte somme, le Grand Tronc, après avoir déduit 35 pour cent pour frais d'opération, avait à donner au Great Western 3-5 de la balance, et après la même déduction le Great Western n'avait à donner au Grand Tronc que 2-5 de ses gains. Le montant payable au Great Western sur balance était donc de \$43,346.18; mais ceci ne représente aucunement toute la perte. On a fait voir que les frais d'opération du Grand Tronc étaient de 85 et non pas de 35 par cent, de sorte que le profit net sur cette partie du commerce du Grand Tronc, à peu près un quatorzième sur le tout, fut seulement de \$37,545.90, et non seulement il convint de payer le tout au Great Western, mais aussi \$5,800 en sus à même de leurs pauvres gains sur le reste de la route. Mais ce n'est pas seulement dans ce qu'il a ainsi abandonné sur ce qu'il a gagné que consiste l'impérite du contrat; nous devons prendre aussi en considération ce qui n'est pas d'aussi facile appréciation, le commerce dont il s'est privé en s'excluant lui-même du trafic d'entrechange avec la route de Buffalo et du lac Huron, et par elle d'une correspondance avec Buffalo. Sur ce sujet nous en appellerons au témoignage de Mr. Pennington, le gérant de marchandise de la compagnie, (Qu. 175), et nous aurions pu aisément multiplier de telles opinions, si la conviction universelle de tous ceux qui connaissent la question, et si l'impression générale que le contrat ne lie pas, ne rendait pas inutile d'encombrer d'avantage le témoignage.

Le contrat avec la ligne de vapeurs du lac Ontario a été à peu près une perte pareille. Pour la première fois de sa vie, le Grand Tronc s'est mis sur un pied d'amitié avec les vaisseaux des lacs, bien que M. Shanly paraisse encore assez dominé par ses vieilles notions traditionnelles, pour être à demi réconcilié avec la perte qu'il partage, par la considération que les affaires de la saison démontrent, que les vapeurs ne sauraient tenir tête à la voie ferrée. Le principe d'entre échange à l'amiable en était un bon, mais la manière de le mettre en pratique fut malheureuse; on aurait pu l'obtenir sans faire de société, et l'expérience de tous les chemins de fer, croyons-nous, qui ont fait le service en correspondance avec les vapeurs, prouve qu'il n'est pas sage de se départir de sa propre ligne d'affaires particulière. La perte dans l'opération de la saison a été de \$70,709.62 (App. XII, p. 75,) dont le Grand Tronc a à supporter la moitié, en supposant même qu'on ne vienne pas avec de nouvelles demandes contre lui, (Ques. 111, 112). M. Shanly dans son rapport (App. XIV, p. 84,) soutient que cette perte est plus que compensée par l'augmentation des recettes de passagers; mais nous n'abandonons nullement dans son sens. L'augmentation des recettes de 1860 sur 1859, de la part des passagers dans la Division Centrale, fut de \$565,743 à \$507,466, ou environ 11½ par cent; tandis que l'augmentation sur toute la ligne qui fut ouverte dans les deux ans fut de 13 par cent; et si on déduit la perte par les steamers, l'augmentation ne sera que de 4½ par cent dans la Division Centrale, contre 18½ par cent dans celle de l'Est et 9½ par cent dans les Divisions de l'Atlantique.

Le bail de la ligne de Détroit nous paraît être le fruit d'une imprévoyance extrême et le plus mauvais marché que le Grand Tronc ait fait jusqu'à présent avec d'autres compagnies. Nous faisons grâce ici de toute question de trafic de parcours entier, et des sacrifices au prix desquels il faut l'acquérir. Nous avons déjà donné là-dessus notre opinion longuement élaborée ; mais en admettant qu'il fut nécessaire pour les intérêts du chemin d'avoir une correspondance sous son propre contrôle avec un point aussi important que Détroit, le prix qui a été payé pour lui ne nous paraît en nulle proportion avec sa valeur réelle. La route a quelque peu moins de 60 milles de long, et à travers un pays plus propre à sa construction que dans aucune autre partie de la ligne, excepté peut-être les premiers 40 milles depuis Montréal en gagnant l'est. La compagnie l'a prise, il y a un peu plus d'une année, *sans fonds de matériel roulant*, à une somme de capital égale à £7,500 stg. par mille, et la compagnie a depuis dépensé dessus, en dehors du matériel roulant, \$39,546.03. Ce chemin, bien que de construction beaucoup plus aisée, se trouve donc être la plus chère portion de toute la ligne. Mais considérable comme l'est le principal payé pour le chemin, le Grand Tronc s'en trouve chargé en ayant à le payer sous forme de 8 par cent sur ce capital. Nous ne pouvons nous défendre d'une certaine hésitation en parlant sur ce sujet, attendu que de fait nous ne connaissons pas la lettre du présent marché. De prime abord il paraît que ç'avait été au Grand Tronc à le faire marcher, en payant à la compagnie du Détroit une moitié des gains bruts—une perte certaine, attendu que les frais d'opération ont toujours dépassé 50 pour cent. Cet arrangement toutefois fut bientôt remplacé par un autre, par lequel le Grand Tronc devait lui donner son fonds de matériel roulant et le faire opérer, et payer 8 pour cent sur le capital d'actions et débenture porté à £450,000 sterling. Nous donnons ce marché dans l'Appendice (II, p. 9,) tel qu'il nous a été donné en décembre par la compagnie, mais on nous informe qu'il y a eu un marché subséquent que nous n'avons pu nous procurer, et que des négociations sont encore pendantes. Toute la question, en vérité, paraît être laissée aux mains du bureau à Londres, et de M. Blackwell, président d'un chemin, et vice-président de l'autre. La direction de ces deux compagnies est pratiquement la même, il n'y a que les actionnaires qui soient différents.

Nous avons parlé déjà de la perte totale causée par le chemin du Détroit pendant l'année 1860. Elle est de \$259,326 ou 8 par cent sur les gains bruts du reste de la ligne, ce qui ne montre qu'un profit net de 16 par cent, à même lequel il lui faut supporter ses propres dépenses pour rentes et intérêt sur capital. Le rapport spécial de M. Shanly sur la ligne, qu'on trouvera à l'Appendice (p. 104 et suiv.), est très digne d'être lu. Il fait voir d'une manière conclusive, que la ligne ne peut jamais faire face à ses dépenses, et admet candidement qu'on ne peut lui donner cette couleur qu'en fusionnant ses recettes et dépenses dans celles du reste du chemin. Nous désirons appeler l'attention toute spéciale à ce qu'il dit des habitans français le long de la ligne, dont les habitudes casanières, dit-il, rendent le trafic de localité de cette section aussi improductif, que celui à la Rivière du Loup ; mais nous voulons en même temps signaler du doigt que les recettes dans cette dernière section (Appendice VIII, p. 44,) furent élevées par MM. Abbott et Freer dans la moyenne de 11 mois, bien que partielle-

ment ouvert pendant la moitié du temps, et n'ayant nécessairement pas de trafic de parcours entier, à \$33 par mille par semaine, et après qu'il eût été ouvert en entier, à \$43 ; tandis que leurs compatriotes dans l'Ouest, incluant le trafic de parcours entier des Etats de l'Ouest si ardemment convoité, ne donnèrent, pour l'année finissant au 31 de décembre, que \$28 par mille par semaine. Le contraste entre les deux extrêmes sections du chemin est instructif—on se plaint de l'un comme forcément imposé à la compagnie, et opposé à tous "les principes de commerce ;" l'autre est convoité comme essentiel à leur politique commerciale, et est appelé par M. Shanly "une nécessité à laquelle il était impossible de se soustraire."

Le marché avec la compagnie des Docks du St. Laurent est un autre exemple de la malheureuse diplomatie des directeurs du Grand Tronc. Ici encore il n'y avait pas d'intérêt canadien en jeu, vu que les principaux promoteurs de l'entreprise sont des capitalistes anglais, qui déjà ont un grand enjeu dans le Grand Tronc, et une voix puissante dans son administration. Il n'est pas facile de voir quel était leur objet en subventionnant une autre compagnie pour ériger un quai, quand le Grand Tronc avait du terrain à lui. Mais quelque'ait été l'avantage anticipé, il ne s'est pas réalisé. Le Grand Tronc a payé \$123,000 à la compagnie des Docks, mais il n'a pas acquis le quai dont cette somme était la considération (Qu. 7).

Les contrats avec les laminoirs de Toronto et la manufacture d'huile de M. Pomeroy, ont été mis en lumière d'une manière prééminente, surtout par les Auditeurs, comme preuves de mauvaise administration. A l'égard du dernier, d'après le témoignage de M. Workman (Qu. 122—24), et de M. Thorburn (Qu. 177—9), nous sommes enclins à croire qu'il y a eu beaucoup de relâchement dans la manière d'acheter l'huile, et que le coût en a dépassé le prix de pareil article qu'on se fut procuré ailleurs.

Quant au contrat avec les laminoirs de Toronto, nous ne sommes pas d'accord avec les accusateurs de la compagnie sur ce point, que le marché en a été un imprudent, et a causé à la compagnie une dépense inutile de cet important article de consommation. Les auditeurs fondent leur opinion sur la présomption que les propriétaires des laminoirs pouvaient d'après le contrat fournir des rails neufs, à leur option, au lieu de les laminer à nouveau, et que, en déduisant la valeur des vieux rails, les nouveaux pouvaient être achetés à un prix beaucoup plus bas que celui payé pour laminage à nouveau. En tant qu'y sont concernés les propriétaires des laminoirs, toute la prétention repose sur une fausse interprétation des paroles du contrat. (App. XX, p. 133.) Il ne pourvoit qu'à une rénovation du rail d'après un procédé convenu, et que pour la livraison des rails laminés à nouveau égaux en poids aux anciens rails fournis. Fut-ce le prix du fer tel qu'il put induire la compagnie du chemin de fer à en acheter de neufs, au lieu de faire laminer les vieux à nouveau, il ne paraît pas y avoir rien dans le contrat pour l'empêcher, mais rien de tel n'était à l'option de la compagnie des laminoirs. L'épargne qu'on aurait pu faire en prenant des rails neufs au lieu de ceux laminés à nouveau est diversement appréciée par Mr. Workman, dans son rapport, à depuis \$5 à \$9 par tonneau, et dans son témoignage à environ \$18. Sans essayer de contrôler l'exactitude des prix

du vieux fer et du neuf tel que cités par lui, nous pouvons remarquer, que Thomas Brassey et Cie., qui ont le contrat pour le posage des rails sur le chemin de fer du Nord, font laminier à nouveau leurs rails aux laminoirs de Toronto aux mêmes termes que le Grand Tronc, chose que des contracteurs d'une pareille expérience ne seraient pas censés faire, si le prix en était un ruineux. Nous nous sommes enquis des prix auxquels le laminage à nouveau se faisait ailleurs. A Boston et Troy le taux est de \$25, à Cleveland de \$24 par tonneau ; mais dans ces établissements les rails ne sont pas assujétis au procédé du martelage, ce qui améliore considérablement la qualité du fer. Le fait est que le fer originairement employé sur une grande partie du Grand Tronc est d'une qualité bien inférieure, et pour arriver à tourner un bon rail il faut, avant de le laminier, non-seulement le soumettre à un martelage répété, causant frais et perte tout à la fois, mais la compagnie de laminoirs revet chaque rail d'une suffisante quantité de fer nouveau de qualité supérieure pour compenser la perte de poids qui leur est livré. (Ques. 91, 94.) Nous ne prétendons pas que l'infériorité originaire du fer puisse être complètement renouvée par ce procédé, mais il n'y a pas de doute que cela l'améliore très notablement, et que s'il était simplement assujéti au laminage à nouveau, il exposerait la compagnie à perdre ce que la bagatelle épargnée dans le laminage à nouveau ne saurait aucunement compenser. Il n'y a pas de cause d'accident sur un chemin de fer qui soit plus à redouter que la cassure des rails, qui presque toujours fait dérailler quelques chars, causant dommage et détention à la propriété, sans compter le risque de la vie. Pendant les deux derniers hivers, dans la division centrale seule, il y a eu environ 800 rails de cassés chaque hiver (Qu. 197-8), et entre les 1<sup>er</sup> janvier et 4 d'avril 80 chars ont déraillé en se causant du dommage, et 20 trains ont été interrompus. Qu. 225.) Nous présumons que ceux-ci sont seulement les accidents les plus importants dont on veut parler, vu que Mr. Shanly, en réponse à la question 107, dit "la destruction de propriété et l'interruption des trains dues à la cassure des rails sont très considérables et arrivent fréquemment. De fait je puis dire qu'il ne se passe maintenant aucun jour (en mars) sans que quelque char ne soient mis hors de service ou sans que quelque train ne soit interrompu par cette cause ; et que nul accident ne soit survenu aux trains de passagers, ou qu'aucune vie n'ait été perdue dans aucun de ces nombreux accidents qui arrivent aux trains en fret, cela peut être regardé comme purement providentiel. En sus des grandes augmentations de dépenses d'opération par suite de la destruction des engins et des chars de la compagnie, à cause de la dangereuse condition des rails, il faudra payer de fortes sommes pour dommages causés au fret de la même manière. Dans la Division Centrale seule, beaucoup au-dessus de deux milles de rails ont été cassés comme du verre pendant cet hiver." M. Cooke dit que quelques uns des rails ont été cassés en 12 morceaux. Nous l'avons vu constaté dans les récentes discussions sur le Grand Tronc, que la sévérité du climat rend la durée des rails très courte—on a même dit 5 ou 6 ans. Les terribles gelées, et les non moins affreuses vicissitudes de température vers l'approche du printemps, mettent sans doute les rails fort à l'épreuve, mais si le fer est de bonne qualité, il ne doit pas y avoir une pareille destruction générale comme celle qui a eu lieu sur quelques parties du Grand Tronc. Le chemin de fer de Montréal et de Champlain fut revêtu en 1852 de rails anglais de 56 liv., (Qu. 132). Ils sont donc ainsi



plus anciens que ceux du Grand Tronc, et bien qu'il n'ait pas un trafic aussi massif, les engins, qui font généralement le dommage, sont aussi lourds que les siens ; et cependant, pendant l'hiver passé, il n'y a eu que cinq rails de cassés dans l'espace de 44 milles, pendant que sur le Grand Tronc il s'en est cassé au-delà de 300 entre Montréal et Cornwall, 68 milles. Cet état de la voie est un des traits les plus frappants dans la présente condition de la compagnie, et quelques piastres de plus ajoutées au prix du laminage à nouveau est comme rien en vue de l'importance qu'il y a à obtenir un bon article. Nous croyons que les rails tels que refaits à Toronto méritent cette désignation. La qualité du rail laminé à nouveau, d'après le témoignage de MM. Cooke et Stark, ingénieurs sur les Divisions du Centre et de l'Est, (Ques. 201, 202, 215,) n'est pas seulement supérieure au vieux rail, mais aux dernières importations de l'Angleterre. Ceci est établi, non-seulement par l'opinion écrite de ces messieurs, mais par le fait que, sur 32 milles de rails laminés à nouveau dans ces deux divisions, un seul rail s'est cassé durant l'hiver dernier. Que ceci ne soit pas seulement dû au rail neuf se prouve par la cassure dans le même temps de 13 rails anglais tout neufs de la même forme et du même temps, sur à peu près 22 milles qu'ils couvraient.

La prodigalité générale de la dépense, voilà une des fautes qui sont mises sur le dos de la compagnie, et cette accusation n'est pas dépouillée de fondement. Nous croyons que dans toutes les entreprises qui comportent une forte mise de fonds, c'est là une erreur qui est sujette à régner. Le fait de manipuler de si grosses sommes a la tendance chez tous ceux qui y sont concernés à leur faire faire peu de cas des petites économies, et à les faire s'imaginer que quelques piastres dans un item ici et là ne se feront pas beaucoup sentir parmi les millions enveloppés dans les transactions de la compagnie. La véritable nature du sujet nous rend impossible de pouvoir traiter la chose autrement qu'en termes généraux ; mais c'est un point important pour la considération des officiers de la compagnie, car une multitude de petites voies d'eau peuvent faire enfoncer un navire aussi bien qu'une grande qui attire plus volontiers l'attention. Nous allons, toutefois, indiquer du doigt quelques uns des autres exemples de gaspillage, ou de défectueuse administration, qui nous ont frappé durant notre enquête, ou qui ont été mis d'une façon éclatante sous les yeux du public.

L'hôtel de Sarnia nous paraît un notable exemple d'extravagance. A ce point reculé on a érigé une grande gare, dont on a meublé une partie luxueusement, et on l'appelle dans les comptes un hôtel, mais elle n'est pas destinée, excepté la salle des rafraîchissements, à servir aux commodités du public voyageur, mais à celles des officiers supérieurs de la compagnie qui peuvent de fois à autres y être appelés. (Ques. 184, 185). Le coût de cet établissement, en 1860, était

Pour gages.....	\$1,262 37
“ ameublement, etc.....	5,247 66
“ vins, etc. ....	5,693 34
Total.....	\$12,203 37

Contre lesquelles les recettes étaient seulement de \$2,613 73.

La méthode de mettre des trains spéciaux à la commodité des officiers de la compagnie nous paraît être portée jusqu'à l'excès. Le nombre de milles des trains spéciaux est donné par M. Shanly (Qu. 43, 45) mais on n'y distingue pas clairement combien il s'en trouve de l'espèce en question.

Le nombre de passes gratuites a été mis dans tout son jour par M. Chapman, mais nous ne pensons pas qu'à cet égard la compagnie mérite d'être censurée. D'après la pratique invariable des chemins de fer sur ce continent, les premiers officiers des autres chemins sont pourvus de billets de saison, et les autres subordonnés sur la prière de leurs chefs, obtiennent des billets du jour. Mais à l'exclusion de ceux-ci et des propres serveurs de la compagnie, le nombre de personnes qui passent gratis est circonscrit dans une sphère très limitée. La moyenne des billets du jour, suivant les relevés mis sous nos yeux, est de 19 par mois, et la plupart de ceux-ci sont des personnes en rapport étroit avec le chemin. Des billets de saison; les officiers des départements de la poste et des douanes, du Canada aussi bien que des Etats-Unis, en ont 46 (les chars étant regardés comme dépôts douaniers); les autres personnages du gouvernement, y compris les inspecteurs de chemin de fer, en ont 10. Les noms des 23 restant sont donnés dans le témoignage (Qu. 14) qui tous, à l'exception de quatre, sont intimement liés à la compagnie.

Le système suivi dans l'achat et la comptabilité des réserves est d'une considération des plus importantes, puisqu'une somme non moindre que \$992,000 a été dépensée par et pour ce département durant l'année écoulée. Là-dessus nous en appellerons au témoignage de M. Thorburn, le chef actuel de ce département, (Qu. 58, 76), et à celui de M. Workman, l'Auditeur de la compagnie, (Qu. 119, 121). Il est clair que le relâchement le plus inexcusable a prévalu dans la conduite de ce département dans les premières années de ce chemin, mais dernièrement il s'y est fait une grande amélioration. Toutefois tout ce qui concerne l'acquisition des réserves et leur distribution mérite la considération la plus attentive de la part des directeurs.

M. Workman (Qu. 126) a donné comme son opinion généralement que le corps des officiers devait être réduit en nombre, et à peu près la même impression nous est restée dans l'esprit, mais il nous faudrait être beaucoup plus familiers avec les détails de l'opération que nous ne pouvons prétendre de l'être pour nous croire le droit de donner notre opinion positive. Nous ne nous permettrons de ne faire allusion qu'à deux points qui touchent à ce sujet, savoir : la perte de temps des employés à la Pointe St. Charles, mentionnée dans le témoignage de M. Young (Qu. 118); et l'énorme augmentation du service dans les deux branches de l'Auditeur du trafic et du chef de comptabilité occasionné par la méthode de distinguer les différentes sections du chemin dans les états de relevé. Les lois des Etats qu'ils traversent exigent que les relevés des sections de l'Atlantique et de Détroit soient tenus séparés, et il peut être intéressant d'avoir un mémoire des affaires dans les autres divisions; mais les résultats, comme nous l'avons déjà dit, sont très imparfaits, et la tentative de les tenir séparément donne un travail immense. Chaque passager et chaque tonneau de marchandises qui traversent parties de deux divisions, ont à être par-

tagés au *pro rata* du nombre de milles qu'ils font, et la même chose a lieu par rapport aux dépenses. Nous croyons qu'on pourrait obtenir beaucoup de renseignements statistiques importants avec des arrangements beaucoup moins compliqués. On donne à chaque station la quantité du fret et des passagers du dedans et du dehors, et il serait fort aisé d'ajouter si c'est à l'est ou à l'ouest qu'ils vont. Les recettes, d'après les affaires de chaque station pourraient être tout de même données. Cela établirait la proportion des gains *par* aucune section du chemin, tandis que par la méthode actuelle on ne voit que les gains *dans* la section. Nous croyons que le premier mode de renseignement est le plus important, et qu'on pourrait l'obtenir avec beaucoup moins de labeur. Et puis l'allée et venue des et aux centres importants, avec les stations principales au moins, ce serait là des renseignements précieux. Le relevé qui nous a été mis sous les yeux des affaires de Boston en est un échantillon, et il serait des plus intéressant d'avoir de semblables relevés de Portland, Montréal, Toronto, et peut-être de quelques autres points, là où d'autres artères commerciales coupent le pas au Grand Tronc. Il n'y a rien ici qui veuille que les divisions du chemin soient tenues distinctes, et nous croyons que les renseignements donnés à l'égard des diverses divisions, surtout la distinction qui se traduit par celle de parcours entier et de localité, que tout cela, disons-nous, est comparativement sans importance.

En rapport avec le bureau des affaires à Montréal nous pouvons mentionner un autre point qui a trait aux comptes de la compagnie, dont le désavantage nous a beaucoup frappé. La principale dépense de la compagnie passe par la filière d'un compte qu'on appelle "Compte de Déboursés," qui a sa caisse propre et séparée. Mais à part de cela, la plupart des principaux officiers ont un compte de débours. Il y a le compte des Traités du Secrétaire No. 1, et le compte des Traités du Secrétaire No. 2, et le compte du Directeur Gérant, et celui de M. Blackwell et de plusieurs autres. Toutes sortes de dépenses diverses se font jour dans quelques uns de ces comptes. Dans le compte de M. Blackwell se trouve, avec ses propres frais de voyage, de l'ameublement de bureau, un bonus à Pomeroy, \$7,000, (dont \$2,000 étaient en sus du contrat, et qui ont été, à ce que nous apprenons, remises depuis), (Qu. 238), avec en sus des paiements pour télégraphe sur la ligne de Détroit avant qu'elle ne tombât aux mains de la compagnie, et en à compte d'un contrat de bois à Cobourg. Il résulte une très-grande confusion de ce système, et nous pourrions désigner du doigt divers folios consécutifs du journal, employés à rien autre chose qu'à la correction des erreurs d'entrées, faites en créditant la dépense à l'un de ces comptes de traités lorsqu'il devait l'être à un autre. Comme ces comptes de détail ne se rendent que périodiquement, quelquefois à de longs intervalles, il s'en suit un grand assujétissement à l'erreur. Dans un des comptes de traités du secrétaire, on a trouvé \$24,000 à son débit restées intactes pendant trois ans, mais on nous dit qu'il doit être prochainement arrêté, (Qu. 186).

Pour revenir à la question des dépenses du corps des officiers—bien qu'il soit probable qu'on puisse faire quelque économie à cet égard, nous ne sommes pas d'avis que le nombre ou le traitement des employés, ou que l'excès des dépenses généralement aient été la cause originaire des

embarrasements de la compagnie, mais que c'est plutôt le manque de revenu, provenant de son manque de conduite, et de l'imperfection de son organisation comme de ses facilités. Nous avons comparé sa dépense avec celle du New-York Central, et nous ne trouvons pas que, toutes choses prises en considération, elle excède celle de ce chemin, mais plutôt le contraire. La dépense annuelle du Grand Tronc, en salaires et gages, selon les états donnés dans l'App. XXII, (p. 137), serait de \$1,300,185; sur le New-York Central, pour l'année finissant le 30 de septembre, elle paraît avoir été de \$1,947,863. Si nous comparons les deux chemins dans les points qui regardent principalement l'emploi du travail, nous voyons qu'ils avaient presque exactement le même nombre d'engins et de chars; la longueur de la route à entretenir, en comprenant même la double voie sur le New-York Central, est moins grande que celle du Grand Tronc; et la proportion du tonnage avec les gages payés est presque la même sur les deux. Si on compare les gages à la dépense entière, sur le New-York Central elle était de 45 pour cent, sur le Grand Tronc de 46 pour cent. Nous concluons donc, en prenant le New-York Central comme terme de comparaison, qu'on ne saurait faire une bien grande économie dans le nombre ou le traitement des employés sur le Grand Tronc. Il peut être intéressant de comparer ces deux chemins sous d'autres rapports, aussi bien sous celui de la recette que de la dépense. La dernière n'est pas mise dans les mêmes chapitres, mais comme nous avons les détails des divers items, nous pouvons arriver à une comparaison assez conclusive, et nous avons préparé le tableau suivant qui indique quelques résultats instructifs.

## DÉPENSES.

	N. Y. Central.	Grand Tronc.
Entretien de la voie et des bâtiments.....	\$1399301 98	\$ 790134 68
Réparations du fonds de matériel roulant..	803904 69	611192 66
Dépenses de service et d'opération.....	1685168 72	1151454 21
Dépenses générales.....	390465 52	253801 62
Dépenses totales.....	\$4278840 91	\$2806583 17

## RECETTES.

De passagers.....	\$2569265 13	\$1219758 89
De fret.....	4095933 53	1949227 92
Divers.....	292042 35	180671 37
Recettes totales.....	\$6957341 01	\$3349658 18

## PASSAGERS ET FRET.

	N. Y. Central.	Grand Tronc.
Passagers.....	2261136	739498
Fret en tonneaux.....	1023183	686625

Nous n'avons pas eu du Grand Tronc de relevés des milles de parcours du fret et des passagers pendant l'année, qui seraient nécessaires pour établir une comparaison rigoureuse, mais en prenant le nombre de

tonneaux transportés comme le criterium des dépenses d'opération, les réparations du fonds de matériel roulant et les dépenses générales gardent à peu près la même proportion avec le tonnage sur les deux routes, les réparations du fonds de matériel roulant étant plutôt dans l'excédant sur le Grand Tronc. Les passagers cependant sur le New-York Central sont près de trois fois plus nombreux que ceux sur le Grand Tronc. La différence la plus remarquable est dans l'entretien de la voie et des bâtiments, où la dépense par le Grand Tronc est de beaucoup plus que la moitié de celle du New York Central, bien que la route soit de beaucoup plus longue. La différence dans le trafic ne saurait rendre compte de ceci ; nous ne pouvons l'attribuer qu'à ce que nous avons déjà remarqué, que bien loin qu'aucune dépense de renouvellements soit justement imputable à capital, le fardeau entier des réparations de la voie n'a pas encore été atteint. Le seul coût du fer sur le New-York Central fut de \$452,201, tandis que le même item, en incluant les barres de jonction, fut seulement de \$272,340 sur la route la plus longue.

C'est plus dans les recettes que dans les dépenses que gît la différence dans les deux lignes. En fait de trafic de passagers le Grand Tronc ne peut jamais espérer d'égaliser le chemin de New York, mais en fait de fret, qui fait l'item principal aussi bien des recettes que des dépenses, le contraste est très frappant. La recette moyenne sur chaque tonneau de fret charrié par le New York Central était \$3.98 ou 0.737 cents par mille de chemin, pendant que sur le Grand Tronc elle était de \$2.84 ou 0.292 cents. Nous savons bien qu'une telle comparaison doit en être une nécessairement bien peu forte, puisqu'elle ne met pas en ligne de compte les distances sur lesquelles le fret était transporté en chaque cas, mais comme le fret de localité du New York est à peu près de 3-5 du fret total, nous croyons qu'à tout prendre la masse du fret fit autant de chemin par le Grand Tronc que par le Central. La comparaison fortifie la conclusion à laquelle nous en étions arrivés avant—que ce n'est pas autant l'excès de la dépense, ou l'absence d'un trafic rémunérateur, que les bas prix auxquels le trafic de parcours entier est charrié, qui fait supporter aux recettes brutes du chemin une si désavantageuse proportion de dépenses, qui détruit tout équilibre.

En rapport avec ce sujet nous devons appeler l'attention sur le fait qui a été mis sous nos yeux par le témoignage de M. Young (Qu. 117) et M. Esdaile (Qu. 138), que faute des choses propres pour peser aux diverses stations, 10 par cent au moins du grain en masse est transporté gratis sur le Grand Tronc. Nous croyons que, à l'exception de Sarnia, il n'y a pas de station sur la route où l'on ait pourvu aux moyens de peser le blé, et un voyage de char est par conséquent estimé à 350 minots, tandis qu'il en contient souvent 400, ou même 415 minots. Comme une grande partie du fret descendant à Montréal a été du grain en masse, la perte pour la compagnie sur cet article seulement, doit, dans la dernière saison, s'être élevée à une somme considérable.

Il est un autre point encore qui affecte les recettes du chemin, et sur lequel on a fréquemment appuyé, savoir : la somme payée par le gouvernement pour le service de la malle ; et l'on a soutenu que la compagnie est à cet égard bien loin de compte, et qu'une augmentation de subside

postal, ou une avance actuelle faite sur cette base, peut devenir un des moyens de faire face, en quelque mesure, à ses plus pressantes difficultés financières. Nous ne nous proposons pas d'offrir une opinion sur la somme que la province peut être loyalement appelée à payer pour les commodités postales qu'elle en reçoit ; mais nous soumettons quelques faits liés au sujet qui pourront aider le gouvernement à en venir à une détermination.

Dès que le chemin fut ouvert pour la première fois, le gouvernement demanda à la compagnie d'établir les taux auxquels elle était prête à transporter les malles, et la résolution suivante fut passée par les directeurs, le 17 d'août, 1853 :

“ *Résolu*—Qu'il soit donné information au maître de poste général que la compagnie est consentante de transporter les malles par tous les trains ordinaires faisant le service sur la voie ferrée, au taux de £27 10s. (\$110) par mille par année, y compris le transport d'un conducteur préposé à la surveillance des malles.” (Ques. 15).

Aucun marché défini ne paraît cependant avoir été fait, et depuis ce temps jusqu'à septembre, 1858, la question est demeurée en suspens, le gouvernement payant non seulement le Grand Tronc, mais toutes les autres routes, ce qu'il croyait raisonnable, et le chemin de fer recevant l'argent comme paiement en-à-compte. En septembre, 1858, cependant, il fut passé un ordre en conseil, dont la substance est, que les compagnies de chemin de fer devraient être payées, non pas une certaine somme par mille sur toute la route, quelques fussent les trains qui fissent le service des malles, mais \$30 par mille pour tous les trains de jour transportant une malle, et \$40 pour les trains de nuit. Dans la première partie de l'année actuelle, le sujet revint encore devant le gouvernement, et le Grand Tronc et le Great Western (les deux seuls chemins différant), furent payés au taux de leur offre originaire, (savoir : le Grand Tronc \$110, et le Great Western \$100,) jusqu'à la date de l'ordre en conseil de 1858, mais depuis cette date les paiements sont faits d'après l'échelle qui y est établie. A part de ces taux, qui comprennent les trains ordinaires seulement, la compagnie fait payer pour des trains spéciaux, quand on exige qu'ils se conforment aux heures des vapeurs atlantiques, à un taux variant suivant les circonstances, depuis 60 cents à \$2 par mille fait. Ces prix n'ont jamais été discutés par le département postal. Le gouvernement des Etats Unis paie au Grand Tronc dans le district de l'Atlantique, \$100, et sur le Détroit, \$43 par mille.

Voilà les principaux faits par rapport au Grand Tronc, mais nous nous sommes enquis sur la pratique à cet égard dans l'union qui nous avoisine, et nous la trouvons très variée. Nous avons plus haut établi des comparaisons avec le New York Central sur d'autres points, et nous soumettons un état de ses arrangements pour le transport des malles. Le New York Central, tel que maintenant constitué, consiste en routes différentes, qui ont été amalgamées en 1853, la plupart desquelles avait des contrats spéciaux avant l'amalgamation avec le gouvernement des Etats-Unis, en vertu desquels les malles continuent encore à être transportées. Les taux varient beaucoup. Sur la ligne directe entre Buffalo et Albany, \$200 par mille par année ; Syracuse et Rochester (vieille route), \$100 ; Troy et

Schenectady, \$75 ; Chûtes de Niagara et Rochester (vienne route), \$150 ; Buffalo et Lewiston, \$50. La moyenne du taux pour le montant entier reçu pour l'année finissant en septembre 1860, fut de \$172.24 par mille. Les contrats exigent que la compagnie dépêche un train dans les deux directions tous les jours de la semaine, avec les chars du département postal annexés, arrêtant à toutes les stations, et aussitôt de transporter les sacs de poste, s'il est nécessaire, par tous les trains exprès de passagers.

La principale différence entre les facilités que procure le New York Central et le Grand Tronc, c'est que son contrat l'oblige de livrer les malles aux différents bureaux de poste aux stations de terminus et à tous les bureaux sur la voie qui ne sont pas à plus d'un quart de mille du chemin de fer, pendant qu'en Canada le bureau de poste reçoit les malles sur la plateforme, et que sur le premier il y a un plus grand nombre de trains qui transportent les malles ; mais il doit être remarqué que la compagnie n'est en aucune manière obligée de dépêcher plus que le seul train-poste avec le char postal annexé, et qu'elle n'est tenue que de charrier les sacs par tels autres trains qui peuvent convenir à sa propre commodité. Son char postal aussi est tout entier destiné à l'usage du bureau de poste, pendant que dans le nôtre il n'y a qu'un tiers seulement qui soit ainsi divisé en compartiments, le reste étant laissé aux colis de l'Express et au bagage.

Nous avons aussi obtenu de Mr. Griffin, le député maître de poste général, un état comparatif des divers chemins américains, faisant voir les facilités procurées, le nombre de trains dépêchés avec les malles, le montant de subside par mille de chemin et le montant entier partagé par mille fait tel que chez nous.

CHEMIN.	Facilités.	No. de trains.	Subside par mille de chemin.	Subside par mille fait.
New York et Albany .. . . . .	Char entier .. .	3 quotidiens et 1 en sus par semaine .	\$ 225 00	\$ 25 00
New York et Dunkirk (Erie) .	Id .. .	Id. . . . .	200 00	22 33
Albany et Buffalo .. . . . .	Id. . . . .	4 quotidiens et 1 hebdomadaire . . .	200 00	16 66
Ogdensburg et Rouse's Pt .. .	½ char .. . . .	2 quotidiens .. . . .	81 51	40 75
Rome et Cape Vincent. . . . .	Id. . . . .	Id. . . . .	85 86	42 93
New York et Philadelphie . . .	Char entier .. .	3 quotidiens et 1 hebdomadaire . . .	375 00	41 66
Détroit et Chicago .. . . . .	Id. . . . .	2 quotidiens .. . . .	150 00	25 00

Mr. Griffin nous apprend aussi que le taux maximum en Angleterre est égal à \$265 par mille, mais le service est bien différent ; car les convois qui reçoivent cette rétribution sont exclusivement destinés aux malles, n'emmenant aucuns passagers, et ils vont d'un train extraordinaire.

#### ESPÉRANCES FUTURES DU CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.

Nous avons déjà donné très amplement notre opinion sur la ligne de conduite qui devrait présider au gouvernement de la compagnie en ce qui

regarde les arrangements du trafic, et nous ne croyons pas qu'il existe de raison pourquoi une *somme* d'affaires ne serait pas obtenue, qui, à des taux rémunérateurs, donnerait un revenu acceptable en le comparant avec celui des autres chemins de fer sur ce continent. Mais pour mettre le chemin dans une situation propre à le rendre prospère dans son opération, il est certain qu'il faut de toute nécessité faire une dépense considérable de capital. Nous sentons combien une telle opinion doit paraître décourageante—qu'au moment où la compagnie est hors d'état de payer l'intérêt sur le capital déjà existant, il faille faire un nouvel appel pour une autre dépense du même genre; mais c'est notre devoir d'exprimer la conviction à laquelle nous sommes arrivés après mure délibération. A l'heure qu'il est le chemin ne donne rien ou à peu près rien, et s'il doit se retrouver en position de produire quelque retour sur le capital dépensé, ce ne peut être qu'en remédiant aux défauts existants, ce qui exige une nouvelle avance de déboursés.

(1.) La condition de la voie est un sujet de sérieuse considération. Les courbes et pentes inutilement laborieuses, sur une partie de la division centrale, sont un défaut auquel, quant à présent du moins, nous n'avons pas l'espoir de voir apporter remède. Mais l'état des rails eux-mêmes, dans cette division aussi bien que dans celle de l'est, demande qu'on y porte promptement attention. Mr. Trembicki, dans sa réponse à la question 78, dit qu'il n'anticipe pas de nouvelle dépense à faire à ce compte, que celle qui sera imputable à l'entretien ordinaire de la voie. S'il veut dire que les renouvellements de rails doivent être proprement portés en compte sous ce titre, nous tombons d'accord avec lui; mais s'il veut faire comprendre que ces renouvellements pour les quelques années qui vont suivre pourront soutenir la confrontation avec les sommes imputées jusqu'à présent à l'entretien de la voie, son propre témoignage et celui d'autres ingénieurs nous conduit à une toute autre conclusion. Dans la présente situation de la compagnie il importe fort peu à quel titre elle soit imputée, mais nous nous sentons le devoir d'exprimer notre opinion que la sûreté du public, et les intérêts du chemin lui-même, exigeraient qu'on pourvût au posage de rails sur la plus grande partie des divisions centrale et de l'est avec autant de célérité que pourraient le permettre les circonstances.

(2.) La nouvelle voie d'évitement est vivement désirée pour le manœuvrement du fonds de matériel roulant. Mr. Shanly (Qu. 36) porte cela à \$50,000, une bagatelle en comparaison des difficultés et des pertes que leur absence a causées.

(3.) Des places d'abriterment à plusieurs des stations de la voie sont beaucoup réclamées. (Qu. 37.) Il faut espérer que l'esprit d'entreprise particulière viendra remédier graduellement aux inconvénients qui proviennent des ennuyeuses distances où sont les stations de la plupart des villes qui sont sur la route; mais il est clair pour nous que la compagnie elle-même doit contribuer à combler la lacune, et nous croirions volontiers l'estimation de Mr. Shanly portée à \$46,000 plutôt au-dessous qu'au-dessus de la somme qui serait probablement dépensée à ce titre.

(4.) Le plus grand inconvénient de la ligne est la position isolée et inaccessible de la station à Montréal. Il faut coûte que coûte remédier à cela;



et la somme mentionnée par Mr. Shanly (Qu. 37), \$200,000, n'excèderait probablement pas celle de la dépense qu'il serait nécessaire de faire, si c'était la compagnie qui aurait à entreprendre l'ouvrage elle-même. Nous conservons quelque espoir toutefois que l'esprit public de Montréal pourra sauver à la compagnie la nécessité de pourvoir à un si fort montant. Nous ne parlons pas maintenant du projet des *docks* à la Pointe St. Charles, brièvement ébauché par Mr. Young. (Qu. 114.) Si jamais il est exécuté, et il ne paraît pas y avoir de difficultés insurmontables, ce sera véritablement une noble entreprise, qui ne donnera pas seulement à Montréal des facilités commerciales possédées par peu de cités, mais qui mettra le Grand Tronc en position de pouvoir communiquer avec les navires, tel qu'aucun autre chemin de fer sur ce continent, ou croyons-nous dans le monde même, n'a été capable de le faire. Ce grand ouvrage cependant n'est encore qu'en perspective, et une fois entrepris il exigerait quelques années pour s'accomplir; mais les besoins du Grand Tronc sont pressants et ne permettent aucun retard. Nous parlons surtout d'un projet qui a trouvé la faveur, d'une station à être érigée à ou près de la rue McGill par une compagnie particulière, qui pourrait s'assurer d'un bel intérêt sur sa mise de capital au moyen d'un droit de péage imposé aux passagers et au fret de localité, beaucoup moindre que celui que le public subit aujourd'hui sous forme de prix d'omnibus et de frais de charroi. En tous cas nous regardons comme essentiel pour la commodité des passagers et du fret de localité du point principal de distribution en Canada, que le chemin vint jusqu'au cœur de la cité.

(5.) Nous avons déjà parlé de l'absence absolue, excepté à Sarnia, de toutes facilités pour le trafic de grain, branche si importante du commerce canadien et de l'ouest. On regarde comme indispensable d'avoir des élévatoires et des hangars à grain à Toronto, Montréal et Portland, et Mr. Shanly en estime le coût à \$300,000. Il exprime quelque doute (Qu. 40) sur la bonne politique d'en avoir un à Portland. Si, comme il le suggère, une halle à grain et un élévatoire sont érigés par des entrepreneurs particuliers, il ne serait pas nécessaire pour la compagnie d'en encourir la dépense; mais nous croyons qu'il est aussi essentiel là qu'à Montréal même d'avoir de pareilles commodités. Durant l'hiver dernier, il a été expédié une grande quantité de grain à Portland, mais en luttant contre de grandes difficultés. D'après le témoignage de Mr. Allan, (Qu. 161), il paraît que le blé vint à Montréal en masse, et que de là il est transporté dans les sacs de la compagnie des vapeurs océaniques. On serait porté à penser que c'est là un arrangement plein d'embarras même pour des navires à vapeur réguliers, mais pour les vaisseaux qui touchent occasionnellement à Portland pour s'y charger, cela doit presque avoir l'effet d'une prohibition.

(6.) Ce sont là les améliorations les plus importantes au dire de Mr. Shanly. Il est aussi parlé d'un quai à Québec du coût de \$100,000 et de modifications à Portland au montant de \$115,000; mais nous ne concevons pas qu'elle soit d'une importance aussi pressante. Les \$123,000 déjà payées à la compagnie des *docks* du St. Laurent auraient dû avant ce temps avoir produit quelque résultat, et devraient encore pouvoir le faire; et tant que les quais particuliers à Portland seront aussi étendus que les représente Mr. Allan (116), nous croyons que la compagnie trouverait à mieux placer ses

avances de capital. Nous remarquerons aussi, que s'il semble désirable d'encourager les entreprises particulières à Portland, c'est d'une politique douteuse pour le Grand Tronc de n'imposer aucun péage de quai là. Il est difficile de supposer que des particuliers érigeront ou amélioreront les quais, ou les mettront en correspondance avec le chemin de fer, s'ils ont à lutter pour du commerce avec un quai affranchi de tout péage et qu'on propose même encore de rendre plus étendu.

(7.) Le montant entier de toutes ces améliorations est porté par Mr. Shanly à \$880,000, à quoi il propose d'ajouter en sus une dépense de \$1,417,900 pour du fonds de matériel roulant. Nous ne prétendons pas mettre en discussion la nécessité d'une augmentation de fonds de matériel roulant, mais nous devons répéter ici ce que nous avons déjà dit, que le premier besoin du chemin, c'est d'améliorer ses facilités aux stations et ses arrangements pour le chargement et le déchargement, afin de le mettre en état de tirer tout le parti possible de son appareil et fonds de matériel roulant. Tant que ces changements ne seront pas faits, toute augmentation quelque peu considérable de chars créeraient à peu près autant de mauvais que de bons effets. Il faut se rappeler qu'il a déjà été contracté pour 403 chars fermées (App. 132), l'espèce dont on a le plus de besoin, et qui, une fois livrés, feraient une augmentation de 25 pour cent sur son fonds actuel. On présume que les difficultés financières de la compagnie ont empêché le contrat de s'accomplir.

Nous ne sommes aucunement certains que toutes les augmentations dernièrement faites au fonds de matériel roulant soient judicieuses. L'ordre pour 6 engins ponets pour le service de station, paraît avoir été donné contre l'avis du surintendant de locomotives, de tels engins étant inutiles, excepté pour les affaires de station, pour lesquelles on aurait pu très bien se servir d'engins à demi-usés. Nous sommes bien sûr que si des charrues à neige d'une meilleure construction, avaient été mises en action l'hiver dernier, on aurait pu conserver la voie libre à beaucoup moins de dépense, et avec beaucoup moins de retards.

Mais en supposant que toutes ces améliorations soient initiées, en accordant que le commerce ait toutes les facilités qu'il puisse raisonnablement espérer; que les arrangements du trafic soient propres à garantir l'exactitude; et que le fret fut charrié à des taux rémunérateurs, encore y aurait-il une autre mesure plus nécessaire à prendre avant que le Grand Tronc pût se compter parmi les entreprises payantes. Il est de nécessité absolue que le capital nominal subisse une réduction. Les engagements de la compagnie pour intérêts et rentes, à part du capital d'actions, à la date du 30 de juin, 1860, sont portés dans l'appendice (p. 50), à une bagatelle près, à \$3,000,000, et si on prélevait un capital additionnel pour équiper plus complètement le chemin, les obligations excèderaient cette somme; mais la balance du compte de revenu, d'après même la propre méthode de la compagnie pour le démontrer, n'était pas de plus de \$1,472,000. Nous avons ainsi une dépense annuelle sur le revenu du double du montant de la masse des gains liquides pendant les huit ans que le chemin a été ouvert. Il est impossible qu'aucune augmentation de trafic, ou aucune amélioration dans l'administration, puisse tenir tête à une dette aussi énorme. Il est lamentable de

penser aux espérances frustrées, aux lourdes pertes de ceux qui ont fait des avances répétées pour maintenir le chemin, et de la misère qui doit s'en suivre pour les individus ; mais il est impossible de s'aveugler sur le fait, que rien que le sacrifice d'une grande partie du capital placé peut justifier l'espérance de sauver quelque chose de ce qui reste. Dans la condition présente de la compagnie, aucune aide du dehors ne peut lui être de secours. Et même s'il était possible de trouver des moyens de produire un soulagement temporaire, ce ne pourrait être que pour amener plus rapidement et plus certainement la crise dernière.

La complication dans laquelle se trouve la compagnie avec diverses classes de créanciers doit rendre aucuns tels arrangements très difficiles, et les cours ordinaires de loi pourraient bien se trouver inégales à une tâche d'une telle grandeur, quand la propriété en jeu est du ressort de six différentes juridictions. Un des intérêts en question, l'intérêt du public, ne saurait être laissé avec prudence aux mains des tribunaux judiciaires seuls, et l'intervention de la législature devra nécessairement être appelée pour arriver à la reconstruction de la compagnie. Mais le succès de toute tentative pour donner à la compagnie un nouvel essor repose en grande partie sur la coopération des différentes classes de créanciers eux-mêmes. Une législation hâtive doit être repoussée, mais la nécessité d'aller vite est pressante, et il ne serait pas sûr, tant s'en faut, de laisser la compagnie dans son présent état d'organisation et avec ses embarras actuels entrer en lutte avec les difficultés d'une autre saison d'hiver.

Le succès du chemin dépend du moyen d'obtenir un trafic rémunérateur, et de sa capacité à trouver une somme d'argent non sans importance pour le mettre à même de transporter les choses de commerce d'une manière satisfaisante. Tous deux tiennent à la confiance revenue--confiance du public, qu'il puisse s'en remettre de sa personne et de sa propriété à la compagnie, avec l'espoir raisonnable que sa sécurité sera l'objet de l'attention, et le dommage ou la perte compensés ; et confiance des capitalistes, que les fonds qu'ils pourront avancer ne seront pas absorbés, dans le même océan où déjà un si vaste montant a été engouffré. La première et la plus grande de toutes les considérations est donc, que par le concours simultané des différents créanciers unis à l'action législative, il y ait un tel compromis de toutes les parties intéressées, qui puisse rendre la solvabilité possible.

Et le tout est respectueusement soumis,

JOHN LANGTON,  
JUSTUS LEWIS GRANT.  
*Commissaires.*

THOS. WILY,  
Secrétaire.  
Québec, 8 Mai, 1861.

---

# TÉMOIGNAGE.

---



## TÉMOIGNAGES.

1. Fournissez-nous, s'il vous plaît, une copie du bail du chemin de fer de jonction de Chicago, de Détroit et du Grand Tronc? (Vide Appendice II, page 9.)

2. Fournissez-nous, s'il vous plaît, une copie du bail du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent? (Vide Appendice III, page 14.)

3. Fournissez-nous, s'il vous plaît, une copie du contrat avec les bateaux à vapeur du Lac Ontario? (Vide Appendice IV, page 33.)

4. Fournissez-nous, s'il vous plaît, une copie de l'arrangement avec le chemin de fer "Grand Occidental," "Great Western"? (Vide Appendice V, page 36.)

5. Fournissez-nous, s'il vous plaît, une copie de l'arrangement avec les bateaux à vapeur de Portland et de Boston? (Vide Appendice VI, page 40.)

6. Fournissez-nous, s'il vous plaît, aucuns autres arrangements ou contrats avec aucune ligne de pyroscaphes ou de chemin de fer?

(Copies des contrats suivants pour trafic furent produits, mais il n'a pas paru nécessaire de les publier.)

Compagnies du chemin de fer d'Androscoggin & Kennebec.

Compagnie du chemin de fer du Michigan Central.

" du chemin de fer du Michigan Méridional.

" des pyroscaphes océaniques de Montréal.

7. Quelle connexion y a-t-il entre la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc et la compagnie "des bassins, entrepôt et quaiage" ("Dock, Warehouse and Wharfage") du St. Laurent?

*Répondu par M. Trembicki pour M. Blackwell* :—La première transaction qui a eu lieu entre les deux compagnies date du commencement de l'année 1857, lorsque le gérant général, d'après des instructions reçues du bureau, à Londres, fit un rapport sur le projet, et il fut finalement convenu que la compagnie du Grand Tronc souscrirait au montant de £10,000 sterling.

Subséquentement, (et après que la somme ci-dessus eût été payée,) durant l'été de 1859, une autre proposition fut faite par la compagnie des Docks à la compagnie du Grand Tronc, et, en examinant parfaitement de nouveau les avantages du "Terminus" de cette compagnie, à la Pointe

Lévi, il fut convenu de recommander la proposition suivante au bureau, à Londres, savoir : “ Que la compagnie des Docks achèverait et fournirait “ le môle (eastern pier) de l'est, ou la partie de leurs ouvrages la plus voisine du site du chemin de fer du Grand Tronc.

“ Que la compagnie du Grand Tronc jouira exclusivement du dit “ môle de l'est (eastern pier), pour 3 ou 4 ans, à une rente nominale.

“ Que la compagnie des Docks prendrait des parts de la compagnie “ du Grand Tronc au montant de £15,000 sterling, lesquelles parts, “ toutefois, ne devront pas être vendues, mais mises à sa disposition, “ comme une garantie que la compagnie du Grand Tronc, à l'expiration “ du terme convenu dans le bail, prendrait des parts dans la compagnie “ des Docks du St. Laurent, au montant de douze mille cinq cents louis “ sterling—les travaux à être commencés sans délai, etc.”

Ceci fut adopté par les directeurs du Grand Tronc, à Londres, et par M. William Chapman, représentant la compagnie des Docks, et un arrangement ou contrat fut dressé et signé, spécifiant le temps dans lequel les ouvrages devaient être terminés, etc., etc.

Le contrat ne fut pas rempli par la compagnie des Docks au temps spécifié, et, dans l'intervalle, la compagnie du Grand Tronc, faisant défaut de payer l'intérêt, la compagnie des Docks n'acheva pas les ouvrages proposés : les affaires sont maintenant *in statu quo*.

8. Ayez la bonté de nous donner un tarif complet des taux sur toute la ligne pour les passagers comme pour les colis, faisant une distinction entre les taux des localités et ceux de tout le parcours, et les taux chargés à différentes saisons,—(une série complète des divers tarifs fut produite d'après la liste (“ *Schedule* ”) suivante, mais il n'a pas paru nécessaire de la publier.)

A	Tarif européen des taux de passage pour les lieux A Etats-Unis, B Canada, depuis Québec, pour l'été de 1860.
B	
C	Tarif européen des prix de passages aux lieux dans C Etats-Unis, D Canada, depuis Québec, pour l'hiver de 1860-1.
D	
E	Taux des prix de passage de tout le parcours venant Est, depuis le 1er mai au 1er Novembre, 1860.
F	Taux des prix de passage de tout le parcours venant Est, du 1er novembre au 1er mai, 1860-1.
G	Taux des passages de tout le parcours pour l'Ouest, du 1er mai au 1er novembre, 1860.
H	Taux des passages pour tout le parcours pour l'Ouest, du 1er novembre au 1er mai, 1860-1.
I	Division des taux de passage de tout le parcours, hiver de 1860-1. Passages d'été en encre rouge.

K	Tarif des passages pour les districts de l'ouest, de Détroit ou de Port Huron, hiver et été de 1860-1.
L	Tarif de passages, districts de Montréal et de Toronto.
M	Tarif de passages, Montréal, Isle Pond, et district de Québec.
N	Tarif à toutes les stations entre Montréal et Portland. Publié en 1853.
O	" des taux pour fret, Division de, Toronto à Montréal. Publié 17 novembre, 1856.
P	" de Toronto et London. 27 septembre, 1858.
Q	" pour grains et farines des stations du Canada Ouest, pour les hivers de 1858, 1859, 1860,—aussi du 15 d'octobre au 31 décembre, 1860.
R	" Sarnia et Ste. Marie. Publié 7 novembre, 1859.
S	" Détroit et Port Huron. Publié 10 novembre, 1859.
T	" Boston, Portland, et Etat de l'Ouest, aussi au Canada Ouest, à l'ouest de Toronto, pour l'hiver et l'été de 1860.
U	" Montréal à toutes les stations du Canada ouest, pour l'été et l'hiver 1860 et 1861.
V	" Etats Européens et de l'Ouest, Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc et des pyroscaphes océaniques de Montréal, pour l'été et l'hiver de 1860 et 1861.
W	" Boston et Portland, pour l'été et l'hiver de 1860 et 1861, S'appliquent aux stations entre Montréal et Toronto,—et à Québec.
X	" produits des stations du Canada Est à Portland et Boston, pour l'été et l'hiver de 1860 et 1861.
Y	" New-York, pour l'été et l'hiver de 1860 et 1861.

9. Procurez-nous, s'il vous plait, une copie du bail de la section de la Rivière du Loup? (*Pas nécessaire de le publier, icelui étant fini.*)

10. Donnez, s'il vous plait, un tarif des taux sur la section Rivière-du-Loup? (*Pas nécessaire de le publier.*)

11. Veuillez bien donner un état des passages et colis du trafic de cette section? (*Vide Appendice VIII, page 44.*)

12. Veuillez fournir un état montrant les revenus de chaque district, faisant une distinction entre les marchandises locales de celles qui font le parcours entier, entre les passagers des localités d'avec ceux des voyageurs de tout le parcours, et cela en montant et descendant. Cet état peut dater du premier de Janvier 1859. au 30 de Juin 1860; et un semblable état, pour la dernière moitié de l'année 1860, à être fourni aussitôt que possible, après que les livres auront été clos? (*Vide Appendice VII, page 42.*)



13. Veuillez mentionner le montant de marchandises faisant tout le parcours *viâ* Portland, allant à, et revenant de New York et Boston ? (Vide Appendice XV, page 120.)

14. Veuillez donner le nombre de passes gratuites émises, faisant une distinction entre les passes pour la saison et les casuelles, et un état du trafic gratis de passagers. Est-ce que tel trafic de passagers gratis est inclus dans les rapports généraux ?

*Réponse de W. Shanly.*

Les passes gratuites émises par cette compagnie sont de trois sortes :

1er. Les passes ou billets de saison, pour les officiers des chemins liés au nôtre, et les personnes officielles de la Province et des Etats Unis, le département des douanes et des postes, etc., etc. (*Vide état A.*)

2e. Les passes pour un voyage, qu'on accorde à la demande d'autres compagnies, ou aux rédacteurs de journaux des localités, ou pour des saisons par manière de compliment ; on en envoie des rapports mensuels du département de l'audition au gérant général du trafic, donnant les noms de ceux qui les émettent aussi bien que de ceux en faveur de qui elles sont émises.

Cinq états (B) annexés aux présentes, étant les rapports pour deux mois de 1859, et trois de 1860, sont soumis comme démontrant la manière dont on fait ces rapports ; les rapports pour toute l'année écoulée peuvent être fournis aux commissaires, si on l'exige ; mais ce n'est qu'avec un travail considérable qu'on pourra le faire ; la plupart des originaux ayant été envoyés dernièrement en Angleterre avec Mr. Blackwell, dans le même but que les cinq qui accompagnent les présentes, sont envoyés aux commissaires,—comme échantillons pour le bureau à Londres, de la manière de faire les rapports des billets de courtoisie et autres.

3e. Les passes des employés données aux serviteurs de la compagnie qui voyagent sur la ligne pour les affaires de la compagnie. Les rapports de ces passes sont données sous leur propre titre dans l'état B.

Chaque conducteur est pourvu de blancs qu'il remplit des noms des personnes qui voyagent par son train avec des passes gratis, et fait son rapport journallement au bureau du gérant général du trafic, tels que les échantillons marqués C (*on n'a pas jugé nécessaire de les publier.*)

On ne garde aucun compte du montant en argent des voyages gratis.

É T A T A .

Département des douanes.....	6
Douanes, Etats-Unis.....	7
Département des postes, conducteurs, voyageant avec les malles.....	24
Id. ....	9
Département des Finances.....	4
Inspecteurs de chemin de fer.....	3

Département de l'émigration.....	3
Compagnies de chemin de fer en échange.....	194
Bureau des directeurs.....	

PASSES OU BILLETS DE COURTOISIE—(COMPLIMENTARY PASSES.)

Mr. Risley, inspecteurs des bateaux à vapeurs... ..	}	23
“ Beswick, agent de la compagnie des bassins de la Pointe Lévi.....		
“ A. M. Ross, ingénieur, Pont Victoria.....		
“ J. Hodges, agent des contracteurs, Pont Victoria.....		
“ Aikman, teneur de livres, id. ....		
Révêrend Helmuth, secrétaire de la société ecclésiastique, “ Church Society”.....		
Honorable R. McClelland, D. et Pt. Huron Railway.....		
Mr. Coursol, chef de police, Montréal.....		
“ F. Sabil, agent des passagers.....		
“ H. Allen, Cie. de P. O. S.....		
“ J. Reekie, contracteur, Entretien.....		
“ W. Kingsford, id. id. ....		
“ C. Freer, E. Div., bailleur de la ligne de St. Thomas..		
“ H. Abbott, id. id. id. id. ..		
“ J. W. Howes, Cie. de l'Express B. et A.....		
“ G. Cheney, id. id. ....		
“ C. S. Gzowski & Cie, contracteur, T. & S. Div.....		
“ W. Proudfoot, B. H. C.....		
“ Lemesurier, Québec, ex-directeur.....		
“ H. C. Chapman, Liverpool .....		
“ T. Chapman, St. L. D. & M. Cie.....		
Rev. Mr. Adamson, aumônier, conseil législatif.....		
Honorable Mr. Cartier, procureur, C. F. G. T.....		

É T A T B.

PASSES OU BILLETS DE COURTOISIE.

Octobre, 1859—Par T. E. Blackwell, par A. C.....	12
“ H. Bailey.....	1
“ J. M. Grant.....	4
“ M. Pennington.....	3
“ C. R. Christie.....	3
“ D. Stark.....	1
	— 24
Aux officiers des autres chemins, de bateaux à vapeur, etc.....	26
	— 50
Décembre, 1859—Par A. Clark, (T. E. B.).....	1
“ W. Shanly.....	3
“ M. Pennington.....	3

	“ S. T. Corser.....	1	
	“ C. R. Christie.....	2	9
		—	
	Aux officiers des autres chemins et des bateaux à vapeur, etc.....	26	
		—	35
Mars, 1860—	Par J. Ross.....	1	
	“ W. Shanly.....	6	
	“ A. Clarke.....	2	
	“ M. Pennington.....	1	
	“ S. T. Corser.....	4	
	“ J. Brooks.....	4	
	“ F. J. Stevenson.....	2	
		—	20
	Aux officiers des autres chemins, bateaux à vapeur, etc.....	23	
		—	43
Mai, 1860—	Par A. Clarke, (T. E. B.).....	6	
	“ W. Shanly.....	2	
	“ H. Bailey.....	1	
	“ J. M. Grant.....	1	
	“ J. Brooks.....	1	
	“ D. Stark.....	2	
	“ S. T. Corser.....	4	
		—	17
	Aux officiers des autres chemins, bateaux à vapeur, etc.....	9	
		—	26
Juin, 1860—	Par J. Ross.....	1	
	“ A. Clark, (T. E. B.).....	5	
	“ W. Shanly.....	11	
	“ H. Bailey.....	1	
	“ M. Pennington.....	5	
	“ S. T. Corser.....	3	
	“ J. Brooks.....	1	
		—	27
	Aux officiers d'autres chemins, bateaux à vapeur, etc.....	37	
		—	64

15. Dites, s'il vous plaît, quel est l'arrangement actuel avec le gouvernement en ce qui regarde le transport des malles.

Extrait des minutes d'une assemblée de directeurs de la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada tenue à Québec le 17 d'Août, 1853.

Le sujet du traitement à être accordé par le Bureau de Poste pour le transport des malles sur la voie du Grand Tronc fut introduit, et il fut

*Résolu.* " Que le Maître de Poste Général soit informé que la compagnie consent à transporter les malles par tous les convois ordinaires qui opèrent sur la ligne au taux de £27 10s. par mille par année, incluant dans ce prix celui du passage du conducteur commis au soin des malles.

16. Procurez-nous, s'il vous plaît, des contrats avec les Compagnies d'Expres,—(il n'a paru nécessaire de les publier.)

17. Quels sont les paiements d'intérêt, rentes, etc., auxquels la compagnie est sujette, et dans quel ordre sont-ils payables? (Vide Appendice IX, page 46.)

18. Donnez, s'il vous plaît, un état des locomotives à pareille date Appendice C dans le rapport de M. Blackwell. (Vice Appendice XVII, page 123.)

19. Donnez, s'il vous plaît, un état des chars à pareille date à Appendice F. (Vide Appendice XVIII, page 131.)

20. Donnez, s'il vous plaît, un état des locomotives et des chars ou constructions, non inclus dans les états ci-dessus, et pour lesquels on a contracté. (Vide Appendice XIX, page 132.)

21. Procurez, s'il vous plaît, des états pareils à Appendice No 1, du département de l'Auditeur jusqu'à cette date. (Vide Appendice XXIV, page 149.)

22. Procurez, s'il vous plaît, des états pareils à Appendice No. 4. (Vide Appendice XXV, page 153.)

23. Procurez, s'il vous plaît, des états pareils à Appendice No. 7, jusqu'au 31e Décembre. (Vide Appendice XXVI, page 154.)

24. Donnez, s'il vous plaît, des états du total des recettes et dépenses, semblable à ceux donnés au gouvernement, rendus jusqu'au 31e Décembre, aussitôt que possible après la nouvelle année. (Vide Appendice XXVIII, page 170.)

25. Etat du rapport de la recette au 31 Décembre aussitôt que possible. (Vide Appendice XXVII, page 164.)

26. Veuillez préparer un tableau, sous forme de compte capital, tel que publié dans les rapports semi-annuels, avec les détails des différents items A. B. C., etc., montrant les dépenses entières depuis le commencement de l'entreprise au 30 Juin 1860, arrangé en quatre colonnes, savoir :

I. Dépenses entières, tel que payé aux contracteurs, pour les différentes sections du chemin, jusqu'au règlement final avec eux, spécifiant si d'après le contrat originaire, ou si pour ouvrage *extra*, fait par eux, et non compris dans le contrat, ou si pour toute autre allowance additionnelle, au-delà du prix de contrat ;

II. Dépenses par la compagnie sur les différents ouvrages enlevés des mains des contracteurs ;

III. Dépenses générales, non comprises dans aucune des autres colonnes. (Vide Appendice X, page 51.)

IV. Dépense totale.

27. Veuillez donner une description générale des ouvrages pour lesquels a eu lieu la dépense portée à la colonne II, spécifiant ce qui a été payé pour de nouveaux ouvrages non compris dans le contrat principal, et ce qui a été payé pour compléter et perfectionner les ouvrages délivrés par les contracteurs, donnant sous chaque titre (head) les principaux items, avec leur coût approximatif. Donnez aussi la dépense de la colonne III d'un semestre à un autre? (Vide Appendice X, A, B, C, D, page 54.)

No. 28. Donnez une liste des contrats pour les diverses sections du chemin, inclus dans l'état ci-dessus (No. 27); le montant du contrat originaire; et le montant payé dans chaque cas.

*Réponse de Mr. Elliott.*

Section.		Contracteurs.	Montant du contrat originaire.	Montant payé aux Contracteurs.
Division de l'Est.	Québec et Trois Pistoles. Achevée jusqu'à la Rivière du Loup seulement. Québec et Richmond. Embranchement de Charon.	Peto & Cie.	£1,224,000 stg.	\$ cts. 8,668,062 94
		id.	pour Québec à Trois Pistoles. £624,000 stg.	
		J. Reekie.	..	
	Pont Victoria.	Peto & Cie.	£1,250,000 stg.	6,346,133 33
Division centrale.	De Montréal à Toronto. Moitié des débours de la compagnie pour l'esplanade de Toronto.	Peto & Cie.	£3,000,000 stg.	16,932,377 17
		Gzowski & Cie.	..	6,385 59
	Moitié de la voie sur id. Embranchement de Kingston.	Morton & Dickson.	..	36,336 67
Division de l'Ouest.	De Toronto à Sarnia. Moitié des débours de la compagnie pour l'esplanade de Toronto. Moitié de la voie sur id. Compensation pour cessation des travaux.	Gzowski & Cie.	£1,376,000 stg.	8,644,349 44
		id.	..	6,385 59
		id.	..	36,336 67
		id.	..	121,666 67
	Ajoutages à la ligne de Portland.	Peto & Cie.	..	5,095 92
				<b>341,019,423 26</b>

NOTE. \$58,000. Montant payé au contracteur de la déviation du Hâvre au Canard, non inclus dans le tableau ci-dessus.

Le compte entier pour chaque contrat n'ayant point été tenu séparé—la séparation en districts a été donnée comme étant la plus près possible de celle en contrats.

29. Donnez une liste de tous contrats pour ouvrages existant au 31 Décembre 1860, et qui seront chargés au Capital, spécifiant si c'est pour chemins, quais, magasins, bateaux à vapeur, barges, fonds de matériel roulant (rolling stock), etc., distinguant les différentes sortes de fonds de matériel roulant (rolling stock). Spécifiez si ces contrats sont en voie d'exécution ou suspendus, et le montant ou le montant approximatif qui a été payé ou pour lequel la compagnie sera responsable, lorsque le contrat sera exécuté après le 30 Juin 1860?

*Répondu par M. Elliott* :—Le seul contrat pour ouvrages existant le 31 Décembre 1860, et qui est chargeable au Capital, est le contrat avec M. Turcotte, pour la construction de la ligne des Trois-Rivières et d'Arthabaska. Le montant total de ce contrat est de \$1,036,600 00—\$145,833 33 ont été payées en à-compte jusqu'au 30 Juin 1860, laissant une balance de \$899,766 67.

*Pour le reste de la réponse, vide réponse No. 20.*

30. Quelle est la longueur du réseau de chemin de fer sous le contrôle de la Compagnie divisé entre les sections suivantes?

*Réponse par M. Trembicki.*

	milles.
Detroit et Port Huron.....	59
Bac, (Ferry) entre Port Huron et Sarnia.....	$\frac{1}{2}$
Branche unie de Sarnia et London et Toronto.....	69 $\frac{1}{2}$
Branche unie de London et Toronto.....	99
Toronto et Kingston.....	160 $\frac{1}{2}$
Kingston et Montreal.....	172 $\frac{1}{2}$
Jonction de Montreal et Richmond.....	72 $\frac{1}{2}$
Richmond et Island Pond.....	71 $\frac{1}{2}$
Island Pond et Portland.....	149 $\frac{1}{2}$
Branche unie de Richmond et Trois-Rivières.....	32
Branche unie de Trois-Rivières et Jonction de Chaudière....	56
Chaudière de Jonction et Pointe Lévi.....	7 $\frac{1}{2}$
Jonction de Chaudière et Rivière du Loup.....	118 $\frac{1}{2}$
Branche de London.....	21 $\frac{1}{2}$
Branche de Kingston.....	2
Branche de Trois-Rivières.....	35
Branche de Longueuil.....	4

---

1131

---

31. A quelles dates les différentes sections de la ligne furent-elles ouvertes pour le trafic ?

*Réponse par M. Shanly.*

Milles.	Section.	Ouvert pour Trafic.
292	Longueuil à Portland *	— Juillet, 1853.
96	Québec à Richmond.....	27 Novembre, 1854.
125	Montréal à Brockville.....	19 Novembre, 1855.
40	Jonction de Chaudière à St. Thomas.....	3 Décembre, 1855.
208	Brockville à Toronto **	27 Octobre, 1856.
88	Toronto à Stratford †.....	17 Novembre, 1856.
11	Stratford à Ste. Marie.....	27 Septembre, 1858.
21	Ste. Marie à London.....	27 Septembre, 1858.
70	Ste. Marie à Sarnia.....	21 Novembre, 1859.
59	Port Huron à la Jonction de Detroit.....	21 Novembre, 1859.
6	Pont Victoria et Branche de Charon.....	19 Décembre, 1859.
53	St. Thomas à St. Paschal.....	26 Décembre, 1859.
25	St. Paschal à la Rivière du Loup.....	2 Juillet, 1860.
2	Branche de Kingston.....	— Novembre, 1860.
1096		

\* Cette portion de la ligne avait été ouverte par petits bouts tel que terminée par les Compagnies du St. Laurent et Atlantique et Atlantique et St. Laurent, mais fut pour la première fois ouverte en entier et mise en opération par la Compagnie du Grand Tronc en Juillet, 1853.

\*\* En partie ouverte pour le trafic entre Toronto et Oshawa par les contracteurs avant que le tout fut achevé, et transporté à la Compagnie.

† Id. id. id.

32. Veuillez préparer un Tableau sous forme de Compte de Recette tel que publié dans les rapports semi-annuels, avec les détails des différents items G. H. I. etc., montrant la recette totale et les dépenses entières jusqu'au 30 Juin, 1860 ? (Vide Appendice XI, page 59.)

*Questions soumises à Mr. Shanly, Directeur Général.*

33. Ajoutez à l'état du fonds de matériel roulant, déjà fourni, un état du fonds de matériel roulant appartenant à la compagnie, approprié au chemin du Détroit ?

La compagnie possède sur la section de Détroit et Port Huron 5 engins, 6 chars à passagers de première classe, 2 chars à bagage et à malle, et 50 chars fermés, à fret. La valeur totale de ce fonds s'élevé à \$87,950. Il arrive souvent qu'il faut louer d'autre matériel roulant des autres chemins, afin de nous mettre en état de conduire le commerce avec régularité. Les constructeurs de chars, qui nous ont fourni 40 chars fermés, ont un droit privilégié sur eux jusqu'à ce qu'ils soient payés.

34. Ajoutez à l'état du présent fonds de matériel roulant un état montrant la condition de chaque espèce de fonds sous les titres suivants : (1)

en bon état d'opérer; (2) fonctionnant mais qui cependant nécessite des réparations; (3) en réparations ordinaires; (4) subissant réparation complète. Donnez un estimé du coût qui serait nécessaire pour mettre le tout dans un bon état d'opération?

On ne peut répondre à cette question que d'une manière approximative, vu les changements continuels que subit l'état du fonds de matériel roulant, surtout en hiver, et l'on peut dire qu'il n'est jamais deux jours dans une même condition. L'état suivant fait voir la condition où se trouvaient les engins dans la semaine finissant le 29 Décembre dernier: en bon état de voyage, (y compris 5 sur la section de Détroit) 160; fonctionnant, mais ayant néanmoins besoin de réparations 8; subissant des réparations ordinaires et complètes, 49. Les chars attendant des réparations et étant en réparation à la même date étaient, 12 chars à passagers de première classe; 13 chars à passagers de seconde classe; 9 chars à malle et à bagage; 108 chars fermés; 109 chars à plate forme; 7 à freins d'avant-garde; 38 chars à lest et deux charrues à neige.

35. L'état actuel du fonds de matériel roulant est-il suffisant pour le commerce du chemin? et si non, quelles additions aux différentes espèces de fonds de matériel roulant, seraient, dans votre opinion, suffisantes pour fournir tout ce qui est nécessaire au chemin et donnez une évaluation du coût?

Dans mon rapport publié le 23 Novembre dernier (dont copie manuscrite fut fournie aux commissaires) (Vide Appendice XIV, page 79,) j'ai dit que pour fournir le montant nécessaire de matériel roulant, il faut de surplus de ce qu'on a maintenant, 61 engins et 846 chars, et j'en estime le coût à \$1,295,900 ce qui avec \$122,000, pour une maison pour les mettre, forme la somme de \$1,417,900.

36. La proportion actuelle de voie d'évitement à la ligne principale est-elle suffisante pour faire fonctionner avec avantage le matériel roulant actuel?—et si non quelle augmentation recommanderiez-vous et donnez-en une évaluation?

Dans le rapport ci-dessus mentionné, j'ai dit, qu'il fallait en tout, à peu-près, cinq autres milles de voie d'évitement de surplus. Si on avait cette étendue de double ligne de plus qu'on a actuellement, notre matériel roulant tel qu'il est pourrait fonctionner avec beaucoup plus d'avantage qu'à présent, tandis que la proportion des dépenses comparée au gain serait diminuée de beaucoup. L'évaluation du coût de ces 5 milles de voie d'évitement est de \$50,000.

37. Si le matériel roulant était augmenté tel que vous le recommandez, quelle quantité additionnelle de place d'évitement faudrait-il pour le faire fonctionner avec avantage et donnez une évaluation du coût additionnel?



Je ne considère pas que le complément de matériel roulant, ci-haut estimé comme requis, demanderait nécessairement plus de place d'évitement que je ne l'ai dit dans la réponse à la question 36 ; au moins pas avant que l'augmentation du commerce et de la population ne soit venue donner au trafic de la ligne un caractère moins incertain qu'il ne l'a à présent, et qu'il ne doit continuer à l'avoir pendant longtemps, ce qui nécessairement demande qu'il soit pourvu du maximum de matériel roulant afin de faire face aux exigences d'à peu près cinq mois de l'année, durant lesquels il faut gagner la plus grande partie de la recette.

38. L'état actuel des stations offre-t-il assez de facilités pour la besogne qui peut être faite avec le présent fonds de matériel roulant, sinon que suggéreriez-vous en sus, et à combien en évaluez-vous le coût ?

Tel qu'il est maintenant il n'est pas suffisant pour la besogne qui peut être faite avec le fonds de matériel roulant actuel, mais la plus grande portion du coût pour l'amener à des proportions convenables, se trouve comprise dans le coût estimé des places d'évitement, en face de la question 36, vu que les ajoutages nécessaires en fait d'arrangement de station, sont principalement en voie d'évitement. A toutes les stations dans le district central qui sont tout près des ports du lac, telles que Whitby, Oshawa, Port Hope et Cobourg, il serait à désirer qu'il y eut des hangars pour mettre la farine et le grain, vu que de grandes quantités de ces effets sont maintenant traversées sur le chemin de fer durant l'hiver et hangarées aux quais, en attendant qu'elles soient mises à bord des vaisseaux du lac, à cause du manque de hangarage aux stations. A certains autres endroits aussi, Toronto, Montréal, &c., des hangars, à effets, en sus de ceux qui s'y trouvent, sont nécessaires, et en tout il y a besoin de 20 hangars, dont j'estime le coût à \$46,000. L'accommodement des passagers en bien des endroits pourrait être amélioré, à une dépense très minime ; mais c'est seulement à Toronto, Montréal et Richmond, qu'il y a nécessité réelle d'agrandir largement l'accommodement des passagers. A Toronto la station actuelle n'est que temporaire, et pour en bâtir une permanente ça demanderait une dépense de \$30,000. A Montréal on a projeté beaucoup de plans pour une station de ville, mais aucun n'a réussi, et probablement aucune n'aurait pu être construite pour suffire aux affaires de la ville, à un coût moindre de \$200,000. Une nouvelle gare pour les passagers, avec des plateformes convenables est en grand besoin à Richmond, et ceci coûterait \$6,000.

39. Si le matériel roulant était augmenté dans la proportion que vous recommandez, serait-il nécessaire d'augmenter les facilités aux stations, et si c'est nécessaire quel en serait le coût additionnel ?

En réponse à la question 39, ainsi qu'à la question 37, je dirai, que de temps en temps de plus amples facilités seraient nécessaires, afin de tenir le pas avec l'augmentation de commerce et de population, et un équipement complet de matériel roulant, si tout-à-fait employé, demanderait nécessairement certains ajoutages aux places de terminus, mais qu'aucune évaluation du coût de ces ajoutages ne peut maintenant être faite.

40. Les hangars, élévatoires, quais, &c., sont-ils suffisants pour conduire la besogne qui peut-être faite avec le matériel roulant actuel, et si non, quels ajoutages (spécifiant la nature de ces ajoutages et les localités) recommanderiez-vous, avec l'évaluation du coût ?

Il n'y a sur le chemin (à Sarnia) à présent qu'un seul élévatoire et un seul hangard pour le grain, et le manque de pareilles commodités pour le commerce de grain est beaucoup senti à Toronto, Montréal et Portland, surtout aux deux dernières places. Un élévatoire et hangard à grain à Kingston serait aussi bien avantageux au trafic du chemin. Pour construire, à chacune de ces places, de telles bâtisses et machines, capables de manœuvrer et loger 200,000 minots à chaque place, ça coûterait à peu près \$300,000. Quant aux quais, on avait fait un arrangement pour faire une ajoutage au quai des steamships à la Pointe Lévi, afin d'accommoder deux des bateaux à vapeur océaniques au lieu d'un seul qui peut maintenant y trouver place, mais l'ouvrage a été suspendu. Ça serait bien commode et d'un grand bénéfice à la ligne, durant la saison de la navigation du St. Laurent ; les déboursés nécessaires pour le terminer sont d'à peu près \$100,000. A Portland, un quai semblable à celui qui est maintenant occupé par les bateaux à vapeur océaniques de Montréal est en grand besoin. La construction coûterait à peu près \$100,000 ; et il serait aussi judicieux de faire certains changements dans les deux quais construits pour le "Great Eastern," afin de les mettre de proportion avec les vaisseaux ordinaires ; ce qui coûterait \$15,000. A Portland, il n'y a pas de place, dans l'établissement de la compagnie, commode pour la construction d'un grand grenier et d'un élévatoire, et je ne voudrais pas voir une telle construction faite par la compagnie, si des individus privés (ce dont il y a maintenant apparence) s'embarquaient dans cette entreprise dans des lieux plus convenables du voisinage.

41. Si le matériel roulant était augmenté tel que recommandé, serait-il nécessaire de faire aucun ajoutage aux hangars, élévatoires, quais, etc., et si c'est nécessaire, veuillez dire quels seraient les ajoutages et quel en serait le coût ?

Le montant maximum du matériel roulant étant tout à fait et constamment en occupation, on pourrait employer avec avantage beaucoup plus de hangars, élévatoires et quais, que ceux dont il est question dans ma réponse à la question 40, mais je ne pense pas que la compagnie devrait entreprendre d'autres augmentations. Si l'entreprise privée ne réussit pas à faire l'avantage du chemin de fer en bâtissant des hangars, des élévatoires et des quais en rapport avec lui, à des endroits tels que Toronto, Montréal et Portland, ça serait en vain de s'attendre que la compagnie y trouverait son compte en le faisant. Dans mon opinion, ça ne serait pas judicieux pour la compagnie d'entreprendre plus de construction de la nature de celles ci-haut mentionnées qu'il n'en faudrait pour occuper ses dépendances aux endroits ci-haut mentionnés, et ceux pour lesquels j'ai ci-haut fait un estimé qui suffiraient au besoin.

42. Les bateaux à vapeur et les barges d'à présent sont-ils suffisants pour la besogne de la ligne, et si non, quelles augmentations seraient nécessaires, soit immédiatement ou si on augmentait le matériel roulant, et évaluez-en le coût ?

Les seuls endroits sur la voie ferrée du Grand Tronc où les bateaux à vapeur et les barges sont maintenant en usage, sont les traverses entre Sarnia et Port Huron et entre la Pointe Lévi et Québec. La flotte du premier de ces endroits consiste en deux bateaux à vapeur, un grand bateau de charge capable de traverser à la fois plus que la charge de 18 chars, et quatre barges. Avec l'augmentation du montant de matériel roulant, estimé comme nécessaire pour équiper entièrement la ligne, il faudrait probablement quatre barges de plus, et je recommanderais aussi que le grand bateau ci-haut mentionné, et qu'on est obligé de louer maintenant d'un côté de la rivière à l'autre, fût muni d'un engin et d'une hélice. Ces augmentations et ces améliorations ci-haut mentionnées demanderaient une dépense de probablement \$30,000. La traverse de Québec est faite par contrat, le contracteur étant obligé de fournir le bateau à vapeur et de payer toutes les dépenses courantes, et il reçoit pour cela deux deniers courant de chaque passager qui produit un billet du Grand Tronc, et deux chelins et six deniers pour chaque tonneau de marchandise. Jusqu'à présent cet arrangement a été suffisant.

43. Lorsqu'on ordonne un train spécial pour aucun officier de la compagnie, ou pour le service de la compagnie, quel prix est-il chargé ?

Il n'y a pas de mode spécial pour fixer les prix par ces trains. On rentre de la manière ordinaire le nombre de milles faits par l'engin et le char, le fait que le train était spécial, y étant aussi mentionné. J'espère pouvoir fournir tous les détails du nombre de milles faits par les trains spéciaux, en réponse à la question 44, qui sera aussi explicative de la question 43.

44. Pouvez-vous donner un état des trains spéciaux durant l'année 1860, pourquoi ils ont marché et par l'ordre de qui ?

Le nombre de milles total faits par les trains spéciaux durant l'année 1860, était comme suit : Trains de passagers, 24,914 ; trains de fret, 75,825 ; trains mixtes, 14,746. Un état analytique complet de tous ces trains ne peut maintenant être obtenu que par beaucoup de travail.

Une grande proportion des trains de passagers est due au service de la malle spéciale et des passagers étrangers en correspondance avec les bateaux à vapeur océaniques. 1600 milles furent parcourus pour Son Altesse Royale le Prince de Galles. Un grand nombre de milles furent aussi parcourus durant l'exhibition provinciale, pour les excursions du jour de la fête anniversaire de la Reine, etc. Une très grande proportion des affaires de la ligne en fait de fret, surtout en hiver, quand des tempêtes de neige peuvent avoir interrompu la ligne régulière plusieurs jours de suite, est faite par des trains spéciaux et des trains à bois, qui ne paraissent pas dans le tableau des heures spéciales, et qui sont aussi rapportés comme trains

spéciaux. Les trains mêlés marchent généralement comme trains de fret, ayant un char de passagers avec eux. Je serai bientôt capable de mieux répondre à cette question (44.)

45. Y a-t'il des trains spéciaux envoyés avec les malles, et si oui, sont ils mis en sus aux frais du département de poste ?

Chaque fois que les bateaux à vapeur de la ligne océanique de Montréal arrivent à Portland ou à Québec, à des heures qui ne permettent pas que les malles soient expédiées promptement par les trains réguliers, on envoie des trains spéciaux. Par exemple, depuis le commencement de cet hiver, de onze de ces vaisseaux qui arrivèrent à Portland, 8 n'y étaient pas aux heures propres, et des trains spéciaux furent envoyés de Portland à Island Pond, qui se reliaient à ce dernier endroit avec un train régulier pour Montréal et Québec. Les malles du dehors sont toujours envoyées de Montréal par un train spécial tous les vendredi soirs. D'autres trains spéciaux sont aussi dépêchés pour le département de poste, selon que l'occasion le demande, et pour tout le service qui n'est pas fait par les trains réguliers on charge un prix en sus.

46. Quel a été le coût de l'observatoire au bureau de la compagnie jusqu'au 30 juin, 1860, y compris les frais des instruments, gages, etc., et à quel compte est-il porté ?

*Réponse de M. Trembicki.*

L'observatoire, dont le but est d'obtenir des observations passagères du soleil, et de s'assurer du temps exact, est construit sur un ressaut de la bâtisse destinée aux voûtes de sûreté. On en a ôté la toiture et on l'a élevée au moyen d'une charpente en bois, recouverte en tôle. Ses dimensions sont de 9 pieds par 14 pieds et 10 pieds de hauteur, et le coût total a été de £116, courant, qui a été porté au compte général des dépenses. Les instruments qu'il contient sont la propriété privée de M. Blackwell, et consistent d'un instrument pour prendre la hauteur du soleil, et d'un instrument azimutal évalués à £75 0 0. Une horloge astronomique, évaluée à £32 0 0, et une lunette méridienne de 20 pouces, au prix environ de £30 0 0, à part d'une quantité de baromètres et de thermomètres.

L'observatoire est sous la direction de M. King, qui a entrepris de donner journellement le temps correct au bureau du télégraphe, moyennant une rémunération pour ses services de £50 0 0 courant, par année. On porte cet item au compte du département du trafic.

47. Donnez un état du montant payé au département du trafic, depuis le commencement de l'entreprise, jusqu'au 30 Juin 1860, et compris dans le revenu, à compte du fret, de la propriété même de la compagnie, sous les titres suivants.

Hangarages,  
Combustible,

- Portés à-compte du fonds de lestage,  
 “ travaux en permanence sur la route et autres que pour lestage,  
 “ fonds de matériel roulant.  
 “ à autres charges non comprises plus haut .  
 “ revenu du lest.  
 “ Entretien du chemin, autre que par lestage,  
 “ réparations du fonds de matériel roulant,  
 “ autres charges non comprises plus haut.

Donnez aussi un état du montant payé au département du trafic pour fret porté au compte des contracteurs sur le chemin ?

*Réponses de M. Elliott.*

Mémoire des charges faites par le département du fret contre d'autres départements de la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, compris de temps en temps dans les cédules ordinaires et mensuelles des départements, et payées par chèques.

“ Ce montant n'est pas compris dans celui porté au compte du fret suspendu.

Sur hangarages depuis le 1er janvier 1859 au 1er janvier 1860.....		\$23,150 72
Sur combustible	id. id.	29,347 08
Sur hangarages depuis le 1er janvier 1859 au 30 juin 1860		46,406 00
Sur combustible	id. id.	26,851 58
Montant de fret pour le département des ingénieurs depuis le 1er janvier 1859 au 30 juin 1860 .....		31,360 64
		<u>\$157,116 02</u>

*Addendum.*

Montant porté au compte du fret suspendu (au 30 juin 1860) déjà transmis aux commissaires.....		303,400 20
Montant chargé par le département des ingénieurs depuis que les comptes de juin ont été faits (comme pour fret antérieurement au 30 juin 1860.)		
Première cédula.....	\$13,058 47	
Cédula supplémentaire.....	25,798 20	
	<u>\$38,856 67</u>	
		<u>\$460,516 22</u>

48. Revenant au rapport des directeurs, à Londres, d'Octobre 1860, il est dit qu'il y a du terrain, au montant de £120,000 sterling, dont une partie, de la valeur de £5,000, a été vendue depuis Mars précédent.—Donnez un état de la propriété immobilière, possédée par la compagnie, autre que la terre affectée au chemin de fer, aux stations, aux sablonnières, etc., où elle est située, à combien elle est évaluée, à quel compte elle est portée ou lequel est crédité du montant de sa vente ?

*Réponse de M. Elliott.*

Le vice-président peut seul renseigner, entièrement et complètement, sur cette question, telle que portée sous ce numéro.

Les réponses seront par conséquent réservées jusqu'à ce qu'il ait assez recouvré la santé pour lui permettre de les donner en détail.

49. Procurez-nous, s'il vous plait, un état des obligations de la compagnie jusqu'au 31 Décembre, dès que les livres auront été balancés, et en même temps apportez l'état, approximatif au moins, jusqu'à la dernière date possible. (Vide Appendice XXIII, page 145.)

50. Donnez un état détaillé de l'organisation de l'officialité exécutive de la compagnie dans tous ses départements, les responsabilités, devoirs et rang de chaque chef et de chaque classe d'employés, aux ordres directs de qui ils sont soumis et à qui ils sont responsables ?

*Réponses de M. Elliott.*

*Le vice-président* : Remplit les fonctions de directeur gérant de la compagnie, et tient sous son contrôle le département des ingénieurs, et exerce toute l'autorité du bureau dans les intervalles entre les assemblées du bureau.

*Le secrétaire et trésorier* : Comme secrétaire il est chargé de la correspondance générale de la compagnie, et répond de l'exécution des ordres du bureau et du comité exécutif : toutes les minutes des assemblées du bureau et des comités sont enregistrées par lui, et il en est le gardien. Il assiste le directeur gérant, lorsqu'il en est requis, dans l'administration générale des affaires de la compagnie durant les intervalles entre les assemblées du bureau, afin de se mettre au fait de tout acte qui pût affecter la compagnie.

Les départements des actions et transport d'actions sont sous son contrôle, et il exerce une surintendance sur les bureaux en chef, pour lesquels on ne peut rien obtenir sans son ordre, et le commis en charge de la papeterie est soumis à son autorité. Il soumet au comité de l'exécutif des cédules des comptes et des listes de paie, telles que certifiées par le commis de l'auditeur, aussi tous les rapports des départements du trafic, des locomotives, des ingénieurs et des magasins et il signe tous les ordres sur les magasins. Il est le canal de communication entre tous les départements de l'exécutif en Canada et le secrétaire en Angleterre, et transmet tous les rapports requis par le bureau de Londres, s'empresse de remplir leurs instructions, et s'acquitte des autres devoirs ordinairement remplis par les secrétaires de chemins de fer en Angleterre.

Comme trésorier, il prend le contrôle et la surintendance du département de la caisse, et de toutes les branches des affaires de la compagnie exigeant des transactions pécuniaires. Il signe tous les billets promissoires

de la compagnie, conjointement avec le directeur gérant, ou au moins avec un directeur, ou avec tel agent ou agents que le bureau juge à propos, de temps en temps, de nommer ou d'autoriser à cet effet ; et est responsable de l'exactitude précise des comptes généraux de la compagnie.

*Le gérant général du trafic* : Il exerce son contrôle absolu sur les détails d'administration dans tout ce qui concerne le trafic ; tous les officiers de ce département, savoir : surintendants, agents pour le fret, agents et employés des stations lui sont directement responsables. Le gérant général du trafic est responsable, au bureau, pour l'information duquel il fait rapport au secrétaire.

*L'assistant-gérant du trafic* : Agit pour le gérant général du trafic en son absence, dans toutes autres circonstances il agit comme son député.

*Le surintendant des locomotives* : A le contrôle exclusif des départements des locomotives et des chars, et est responsable au bureau.

*Le commis des magasins* : Est chargé de tout l'emmagasinage général de la compagnie, et a la surveillance et la direction des dépôts subsidiaires. Il tient un compte correct de tout ce qu'il reçoit et envoie, afin de pouvoir montrer la quantité du fonds qui reste en mains ; tous les six mois il prend compte de son fonds en mains, et est responsable au directeur gérant ; il doit transmettre au secrétaire, pour l'approbation du comité exécutif, toutes demandes de dépôts, aussi bien que les rapports hebdomadaires. Il tient aussi les comptes des départements des locomotives et du combustible, et est journellement en communication avec le directeur gérant, et le secrétaire et le trésorier.

*L'assistant-ingénieur* : Reçoit et s'occupe de toute la correspondance de la compagnie, en fait rapport au directeur gérant et reçoit ses instructions ; il examine et certifie tous les comptes du département ; il a sous ses soins tous les archives, plans et documents concernant le département, et en l'absence du directeur gérant, il agit pour lui et en son nom en ce qui concerne le département des ingénieurs.

*Les ingénieurs de divisions* : Surveillent l'entretien du chemin, examinent les ponts et autres ouvrages, faisant un rapport mensuel ; ils préparent les états des ouvrages surrégatoires faits, en voie de construction, et requis ; et ils font immédiatement rapport au bureau en chef de toute ouvrage d'importance.

*Auditeur des comptes du trafic* : Les devoirs de l'auditeur des comptes du trafic et de l'agent général embrassent les suivants :

Une surintendance générale des comptes de passager, fret et exprès de 147 stations, et sept agents du dehors, et l'administration des revenus du département du trafic, l'impression des bulletins et leur envoi à toutes les stations et agences, pour les affaires locales et les passagers du parcours entier.

De voir à ce que les sommes reçues aux stations soient régulièrement transmises aux caissiers de la compagnie, et par eux déposées dans la banque, et que les dettes flottantes du trafic ne s'accumulent pas.

De régler mensuellement les comptes du trafic de correspondance, avec environ 70 lignes de chemins de fer et de bateaux à vapeur.

D'arranger les prix de passages pour tenir la compétition locale durant la saison de navigation, et de même pour les Etats-Unis et l'Europe.

D'annoncer la ligne pour le voyage de passagers de et aux Etats-Unis, par le moyen d'affiches, placards, impressions volantes et de papiers-nouvelles, et voir à ce que chaque agent de l'extérieur fasse de même pour son district.

D'épier les chances de concurrence pour l'accaparement des passagers, et faire cette dernière besogne sous la direction de l'administrateur général.

La correspondance générale avec 154 agents et autres, sur affaires concernant le transport des passagers, prix de passage, et comptes du trafic, etc., etc.

51. Quel est le montant de la rente annuelle payable au chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, quel est le capital de la dette de Portland et le montant annuel payable au fonds d'amortissement? (*Répondre par le No. 17.*)

#### *Questions à M. Thorburn, Garde Magasin.*

52. Dans le compte "combustible," est-ce que tout le charbon et le bois se trouvent compris, etc. S'il se trouve du combustible inclus dans d'autres comptes, veuillez dire comment ça se fait?

Le compte "combustible" embrasse seulement "bois de chauffage," "charbon" n'y est pas compris. Le "combustible" n'est jamais mêlé avec les autres comptes.

53. Tout le combustible est-il acheté par contrat ou autrement, et dites de quelle manière les contrats sont donnés?

Tout le "combustible" est acheté par contrat, avis est donné au moyen de "placards" et insertion dans les journaux publics demandant des "offres" pour certaines quantités, à certains endroits, et des "contrats" sont donnés au "soumissionnaire" responsable qui se trouve le plus bas.

54. Quelles sont les différentes dépenses chargées au combustible, telles que charroriage, chargement et déchargement, sciage, etc., et quels sont les prix ordinairement chargés pour chaque espèce de service?



Les dépenses contre le "combustible" sont "les gages," comme "commis," "agents des bois," et "hommes au bois," "salaires," "diverses paies," telles que "paie" par département du "trafic," pour l'usage du train, etc., et "paie" par les contracteurs pour charger, décharger et scier. "La paie trafic" est sur le pied de 80 centins par corde sortie. La paie des contracteurs pour charger et décharger est 32 centins, et 41 centins par corde pour le scier de la manière requise, y compris le nettoyage des remises à bois.

55. De quelle manière fait-on payer le combustible donné à chaque département, et à quel prix le charge-t-on ?

La manière de faire payer le "combustible" aux divers départements est au moyen d'ordres donnés par une personne dûment autorisée. Les "prix" varient suivant les circonstances, par exemple la "perte" par "feu accidentel" et autres causes, et par le premier coût de l'article qui n'est pas semblable à toutes les saisons. Un prix fixe est toujours tenu durant chaque six mois. Le prix maintenant par corde de 128 pieds cube est, de \$3,58.4.

56. A-t-on fait provision de combustible le 31 décembre dernier, en manquait-il sur la quantité et comment en a-t-on rendu compte ?

On a fait provision le 31 décembre dernier (ceci se fait tout le long de la ligne tous les six mois) et à cette date, il y avait une perte de 8,783 cordes, dont 2,110 cordes étaient perdues par "feu accidentel" et la balance, 6,673 cordes par le amoindrissement nécessaire, et par la perte en le maniant, sciant, etc., étant égal à à-peu-près 12½ par cent sur la consommation entière

57. Quelle était la valeur en argent du combustible en mains le 31 décembre, 1859, et le 31 décembre, 1860, quand la provision fut faite ?

La valeur en argent de "la provision en mains" le 31 décembre, 1860, était de \$199,855 00, et le 31 décembre, 1859, \$286,320 00. (La provision étant beaucoup moindre au temps mentionné en premier lieu.)

58. A quels endroits de la ligne la compagnie a-t-elle des hangars et qui en a la surveillance ?

Les différents endroits sur la ligne où sont tenus les "hangars" de la compagnie et les personnes qui en ont la charge sont comme suit :

Pointe St. Charles, dépôt général,	G. Thorburn,
Portland, id. auxiliaire,	D. F. Corser,
Toronto, id. id.	J. Irvine,
Detroit, id. id.	T. Trinder.

Les trois derniers sont sous le contrôle et sont purement auxiliaires du premier.

59. De quelle manière se pourvoit-on de provisions, est-ce par contrat ou autrement? Constatez les principaux articles qui sont achetés par contrat et ceux qui sont achetés autrement?

La manière d'acheter des "provisions," a été, autant que c'était faisable, "par contrat," il y en a néanmoins qui ne sont pas achetées ainsi, ce sont celles qu'on ne peut se procurer qu'à une seule place. Les effets qu'on a ordinairement obtenus par contrat sont les suivants : "fer" (travaillé et en fonte,) "cuivres," "acier," (en fonte et trempé,) "huile," "coton," "chiffons," "charbon" (pour vapeur et pour forgeron,) "bois de construction" de toute espèce, "cuivre" (en barre et en feuille,) "zinc," "ferblanc," "corde," "arracheurs," "lampes," "mèches," "pelles" (de bois et de fer,) "ferblanterie" de toutes espèces, "meules" (tuyaux élastiques et étoupe,) etc. etc. Ceux qui n'ont pas été achetés par contrat sont ceux tels que "appareils télégraphiques" de toutes espèces, "appareils mécaniques," "ferrailles," "tubes en cuivre rouge et en cuivre blanc," "garnitures de chars à passagers," "toile à couvrir," "ventilateurs pour les chars," et plusieurs autres articles qui ne peuvent être obtenus que d'une seule source. Actuellement il n'y pas de contrat qui existe pour fournir "les provisions." Depuis ma nomination au "département" (1er décembre 1860), j'ai acheté (plus spécialement à Montréal qui est la principale source d'approvisionnement,) par l'entremise d'un "courtier" de bonne réputation et qui possède la confiance générale. J'ai fait ceci à cause de la répugnance des marchands en général (vu la position financière actuelle de la compagnie,) à faire des propositions pour l'approvisionnement à aucun haut montant; on aura recours à l'ancienne coutume aussitôt que les circonstances le permettront, et que les gens reprendront confiance dans les moyens de la compagnie de pouvoir faire ponctuellement face à ses engagements.

60. Sur l'ordre de qui et par qui les achats sont-ils faits?

"Des demandes de provisions" sont soumises tous les quinze jours au "comité exécutif," et lorsqu'elles sont approuvées, elles sont exécutées par l'autorité du, et les ordres sont signés par le secrétaire et trésorier," et contresignés par "M. Thorburn," "garde magasin et teneur de livre."

61. Sur quelle autorité les provisions sont-elles données, et comment les fait-on payer aux différents départements?

"Les provisions" sont données d'après des ordres qui émanent et sont signés par les surintendants respectifs des départements, et leur classification appert sur chaque ordre.

62. Quelle est la nature des reconnaissances que vous prenez lorsque vous livrez des provisions?

Les "reconnaisances" prises sont des "ordres" signés par le chef de chaque département, et vérifiées par les personnes chargées de recevoir les "effets" quand ils partent par des trains qui vont aux stations du de-

hors. On prend le reçu de "l'agent du fret" lorsque les effets sont envoyés par un train à fret, et quand ils sont envoyés par un train à passagers, on prend le reçu du "préposé du bagage."

63. Tenez-vous dans le département des livres qui montrent quelle quantité d'aucun article vous avez reçue, quelle quantité vous avez livrée et quelle quantité doit vous rester en mains ?

Oui, et ce livre est appelé le "Livre d'Approvisionnement."

64. Quelles dépenses charge-t-on au département de provisions, à part le prix coûtant des provisions ?

Les dépenses chargées en sus sont, "les salaires des commis," "les dépenses de bureau," "le fret," par notre ligne aussi bien que par celle des autres, "le transport océanique," et "les frais de douane."

65. Lorsque vous livrez des effets hors du hangar quelle hausse faites-vous sur le prix de l'envoi ? Mettez-vous la même hausse sur tous les effets, et si non, dites quels sont les taux sur les différentes sortes d'effets ?

La hausse sur le prix coûtant, des "provisions" livrées aux magasins a été comme suit, sans égard à la classification, c'est-à-dire, sur des effets canadiens, ou ceux achetés en Canada, de 12½ par cent ; sur ceux obtenus des "Etats-Unis," 30 par cent, et sur ceux qu'on importait de la "Grande Bretagne" ou d'ailleurs, 35 par cent. Sur certains effets tels que "lisses" on n'a fait aucune hausse quelconque, on a simplement ajouté les "frais" tels que "fret," "droits," etc., au prix coûtant en Angleterre. Ces taux sont maintenant révisés et seront considérablement réduits.

66. Donnez un état pour l'année 1860, qui démontre le montant au débit du compte de magasin pour les effets achetés, et autres dettes contre le département, classifiées en "salaires," "transport," etc., ainsi que le montant au crédit de ce compte classifié d'après les taux de la hausse sur le prix de facture, auxquels ils ont été chargés aux autres départements ?

Le montant du débit au "compte de magasin" au 30 juin, 1860, (la fin de l'année financière) était :

Fonds d'approvisionnement en commençant l'année.	\$247,749 93
Achats pendant l'année.....	992,009 18
Fret sur marchandises.....	63,733 74
Frais de douane.....	23,130 89
Frais d'assurance et dépenses générales.....	38,578 13
Salaires et gages.....	15,490 64
Papeterie.....	505 82

\$1,381,198 33

Soit le montant total, un million trois cent quatre vingt-un mille cent quatre-

vingt-dix-huit piastres et trente-trois centins. Et le montant au crédit de ce compte, étant en provisions envoyées à d'autres départements, etc., pendant le même temps, était :

Envoyé aux départements des locomotives et chars.	\$700,960	41
Id. id. du trafic.....	56,405	66
Id. id. de l'ingénieur.....	171,356	25
Id. id. du télégraphe.....	5,859	55
Id. à d'autres routes et personnes neutres .....	39,474	55
	<u>\$974,056</u>	<u>42</u>

Soit le montant total neuf cents soixante-quatorze mille cinquante-six piastres et quarante-deux centins. Sur ce montant la hausse sur les taux du prix coûtant a été établie comme il appert à la réponse à la question No. 65.

67. Les vieux matériaux sont-ils remis au magasin et en donne-t-on crédit au différents départements d'où ils sont reçus ?

Oui.

68. En faisant l'inventaire d'après quel principe évaluez-vous les effets ?

Le " fonds d'approvisionnement " lorsqu'aucune dépréciation n'a eu lieu, a été évalué à son premier " prix d'envoi, " auquel on ajoute les frais encourus par leur emmagasinage au " dépôt."

69. Quand vous avez fait l'approvisionnement cette année, y avait-il des effets qui avaient été estimés à une valeur nominale plus grande que vous ne considériez être leur véritable valeur ?

Il y en avait.

70. Donnez quelques-uns des principaux exemples de telle dépréciation en valeur, et donnez un état approximatif de toutes les réductions faites par votre dernière évaluation ?

Les principaux articles sur lesquels il y avait une différence en valeur entre le fonds, tel que pris le 30 Juin 1860, et celui pris le 31 Décembre 1860, étaient verres, vaisselle et vitres communes, fer battu comme B. E., S. C., ferrailles de diverses trempes, rivets et tôle, fer forgé, cordage, manille, et vis de fer et de cuivre. Toute la différence en valeur, étant une réduction en faveur du fonds en main le 31 décembre 1860, se monte à près de quatorze mille piastres, (soit \$14,000.)

Les articles eux-mêmes n'ont pas perdu de leur valeur intrinsèque ; l'état ci-dessus représente seulement la différence après comparaison faite des prix, aux deux périodes d'évaluation. Je ne suis pas prêt à dire jusqu'à

quel point on peut attribuer cela à la baisse dans les prix, entre les deux époques en question. Je suis sous l'impression, cependant, qu'ils étaient à-peu-près les mêmes.

71. En prenant le compte du fonds, cette année, y avait-il aucun déficit sérieux dans la quantité des effets, qui auraient dû être en mains ; si tel est le cas, nommez quelques uns des items qui formaient le principal déficit, et d'une manière approximative, la valeur du tout en argent ?

Les articles qui manquaient, lorsque le compte du fonds a été pris la dernière fois, étaient de peu d'importance, soit en quantité, soit en valeur, et presque contrebalancés par les excédants. Le déficit total ne se monte pas à plus, en valeur, de mille piastres, soit \$1,000, d'une manière approximative ; plusieurs des différences qu'on a trouvées venaient, suivant ma conviction, de la difficulté d'obtenir de l'uniformité dans la nomenclature des articles, et comme toutes les personnes employées dans le département n'ont pas une connaissance pratique des effets représentés par certains noms, il en résulte des erreurs de cette nature ; j'ai remarqué cela fréquemment, et j'ai fait mon possible pour y porter remède.

N. B. Je dois en exempter l'article charbon dans cette réponse, parcequ'il était recouvert par la neige dans le temps, de manière à m'empêcher de m'assurer de sa quantité. On doit donc la considérer comme douteuse.

72. Donnez un état de la valeur en argent des choses en main, tel qu'établie, quand le compte du fonds fut pris le 31 Décembre 1859, et le 31 Décembre, 1860 ?

La valeur en argent du fonds d'approvisionnement, telle que réellement établie le 31 décembre, 1860, était à la

Pointe St. Charles de .....	\$273,047 19
Toronto.....	27,181 76
Détroit.....	2,829 53
Total.....	<u>\$303,058 48</u>

Portland ne fut pas pris ! De fait la seule raison qui m'ait induit à prendre compte du fonds, en aucun endroit, à ce temps là, était mon désir de vérifier le livre du fonds, (Stock book), et de m'assurer que j'avais réellement en fonds ce qui y était représenté. On a ci-devant pris le compte du fonds tous les ans, au 30 juin.

La valeur du fonds en mains, lorsqu'on en fit le compte le 30 Juin 1860, telle qu'évaluée alors, était à la

Pointe St. Charles de.....	\$317,899 06
Toronto .....	28,869 03
Détroit.....	3,850 32
Portland .....	48,369 56
Total .....	<u>\$398,987 97</u>

Je ne puis donner aucun état correct pour le 31 Décembre 1859, vu que le compte du fonds n'avait pas été pris à cette époque.

73. Les comptes des magasins à Portland et au Detroit sont-ils tenus de la même manière que les vôtres ? Leurs balances se trouvent-elles comprises dans la balance générale du compte de magasin ?

Les "comptes" des "magasins" à "Portland" et au "Detroit" sont tenus de la même manière que, mais tout à fait distincts de, ceux "de la Pointe St. Charles."

74. Quelle est la nature des hangars de locomotive ?

"Hangars de locomotives" veulent dire ces "remises" tenues aux différentes "stations pour les engins" le long de la ligne, où il y a des boutiques pour faire les petites réparations au matériel roulant.

75. Fait-on annuellement inventaire des "hangars de locomotives" ?

"Inventaire" de "ces remises" est toujours pris tous les six mois.

76. Est-ce que les balances des "hangars de locomotives" se trouvent comprises dans les balances générales des magasins ?

Les balances des "hangars de locomotive" sont tenues bien distinctes des "balances de magasins."

77. Donnez un état de tous les employés de la compagnie, soit en Canada ou ailleurs, sous les titres suivants :

Bureau de direction et des dépenses générales ;

Département de l'ingénieur et entretien de la route ;

" du trafic, incluant les agences et stations ;

" des locomotives, chars et combustible ;

" des magasins et hangars ;

" de télégraphe et autres départements non compris ci-

dessus ; donnant les noms, fonctions et salaires de tous les individus recevant \$2,000 ou plus, et les membres, officiers et salaires dans les autres cas (Voyez comme exemple appendice K dans le rapport de Mr. Blackwell, Octobre, 1859.) (Vide appendice XXII, page 137.)

*Questions à M. Trembicki, assistant-ingénieur.*

78. Quelle est la présente condition de la ligne, et dans votre opinion est-il nécessaire qu'il y ait aucune autre dépense pour ponts, lestage, lisses, etc., que celle qui sera mise au compte de l'entretien ordinaire de la ligne ?

A venir jusqu'au commencement de la présente année la ligne était en condition excellente, mais depuis ce temps une succession rapide

de tempêtes de neige a empêché que l'ouvrage, qui ordinairement est entrepris à cette saison, ait été fait, et la conséquence est que la marche est raboteuse. Néanmoins, ceci se remédiera bientôt. Je ne prévois pas d'autre dépense ultérieure quant aux ponts, lestage, ou lisses, au-delà de ce qui sera à la charge de l'entretien ordinaire du chemin, à moins que les nécessités de la besogne ne demandent qu'on agrandisse les ouvrages qui existent ou qu'on n'augmente encore les conditions d'aise aux stations.

79. Donnez un état du nombre de milles du chemin qui ont été réparés de lisses neuves, et de lisses laminées à nouveau, en distinguant les différentes sections du chemin? 31 décembre, 1860 :

	Milles.
Division de Portland.....	40 $\frac{1}{2}$
“ Est.....	17 $\frac{1}{2}$
“ Centrale.....	34 $\frac{1}{2}$
“ Ouest (Toronto et Stratford).....	2 $\frac{1}{2}$
Total.....	95

80. Quelle est la forme de la nouvelle lisse laminée à neuf, et quel en est le poids par verge? Quel est le prix de contrat pour laminage à neuf à Toronto?

La forme de la nouvelle lisse laminée à neuf est celle d'une grande lisse en T avec des trous carrés plats en mortaise s'unissant à la suivante au moyen d'une couple de plaques chevillées de quatre boulons; son poids en moyenne durant l'année 1860, était 63.42 par verge. Le prix par contrat pour le laminage à neuf à Toronto est de \$28.50 par tonneau de 2240, pour toutes les lisses venant de l'est de Kingston, et de \$29.50 par tonneau de 2240, pour toutes celles venant d'au-delà de Kingston; le premier prix étant une réduction déjà faite en faveur de la Compagnie pour la compenser des frais d'augmentation de la longueur du véhicule de transport.

81. Quel est le coût comparatif entre les mortaises unies des nouvelles lisses et le chair dont on s'est servi originairement?

Le coût de la mortaise unie est comme suit :

2 plaques.....	18.66 lvs. à 4qt. 76,
4 chevilles et écrous.....	5.25 lvs. à 7qt. 37, \$1.13

Le prix du chair dont on s'est servi originairement était \$0.60. Il ne faut plus que sept de ces mortaises unies là où auparavant il fallait 8 de ces chairs à cause de la longueur de la nouvelle lisse qui a 24 pieds, tandis que la première lisse n'avait que 21 pieds, de manière que la différence se trouve être à-peu-près de 46 par joint.

82. Vous apercevez-vous que la sévérité du climat ait un effet préjudiciable aux ponts, soit qu'ils soient en bois ou en fer? Est-ce que le froid extrême augmente leurs frais d'entretien et de réparation?

Le froid extrême endommage et les ponts de bois et les ponts de fer, les premiers en rendant les chevilles plus sujettes à se casser, et les derniers en rompant les rivets. La conséquence est qu'ils demandent à être examinés plus souvent qu'en printemps, été ou automne, et que les réparations en sont plus coûteuses.

83. Vous apercevez-vous que la sévérité du climat nuise à la lisse ?

Un temps sévère nuit beaucoup aux lisses ? Il est bien rare de voir une lisse cassée en temps doux, tandis que depuis le commencement de cet hiver, à venir au 16 février, nous avons eu des lisses cassées comme suit :

Division de Portland.....	73
“ Est.....	246
“ Centrale.....	460
“ Ouest.....	31
“ de Détroit.....	Nil.

Ceci est indépendamment des lisses ôtées parce qu'elles furent trouvées dans un état tel qu'elles devaient certainement bientôt casser.

*Questions à M. Hardman, Auditeur.*

84. Sur quel principe les prix de transport des choses de la Compagnie sont ils fixés par le département du trafic ? Le département ne charge-t-il que le seul coût réel du transport, ou prend-il les mêmes taux que pour pareil fret aux particuliers ?

Le département du trafic prend aussi juste qu'il est possible de l'apprécier le prix réel de transport.

85. Les comptes “pouvoirs locomoteurs” et “chairs à marchandises,” ont à leur crédit divers items pour transport pour la Compagnie et les contracteurs, principalement pour les locomotives et chars de lestage, et la balance seule est portée au compte de la recette. Le département du trafic tient-il aucun compte de cette espèce de fret dans ses rapports du trafic ? Comment détermine-t-on les prix pour cette espèce de fret ?

Le département du trafic ne tient aucun compte de cette espèce de fret dans ses rapports d'iceux. C'est le surintendant de locomotive qui détermine les prix.

86. Donnez, s'il vous plaît, un état du compte courant avec la Compagnie de chemin de fer Grand Occidental, dans le présent arrangement du trafic. (Vide appendice XIII, page 78.)

87. Veuillez bien donner un état du compte courant avec l'honorable John Hamilton, au sujet des steamers du lac. (Vide appendice XII, page 76.)



88. Donnez, s'il vous plait, un état des bons qui ont été émis par la compagnie, des diverses classes et du montant d'iceux qui est hypothéqué, et à qui hypothéqué ?

*Réponse de M. Elliott.*

Il fut donné autorité d'émettre des bons, comme suit :

Par le prospectus originaire confirmé par acte du parlement canadien, £1,811,500 sterling, (" ordinaire ") débentures, de £100 sterling chaque, payables en 25 ans, portant intérêt à 6 par cent, par année, payable sémi-annuellement à Londres, et convertible, en parts, le ou avant le 1<sup>er</sup> de Janvier, 1863, à l'option du détenteur.

Par le même, £1,811,500 débentures, convertibles en bons du gouvernement provincial, de £100 sterling chaque, payables en 20 ans, portant intérêt à 6 par cent, par année, payables sémi-annuellement à Londres.

Par les actionnaires, à leur troisième assemblée annuelle, tenus à Toronto, le 10 de novembre, 1856, £2,000,000 de débentures préférentielles pour être de pas moins de £100 sterling chaque, pour porter intérêt à 6 par cent, par année, et pour être remboursable en 25 ans.

Et £500,000 " C " bons, chaque bon de £100 sterling, pour porter intérêt de 6 par cent, et être remboursable en 25 ans.

Par les actionnaires à leur quatrième assemblée annuelle, tenus à Toronto, le 29 de septembre, 1857, £2,000,000 (" 7 par cent ") débentures--(voyez procédés imprimés, quatrième assemblée annuelle, page 14)--" Résolu, Que la résolution des directeurs, du 6 juillet, 1857, pour augmenter le capital de la compagnie sous l'autorité de l'acte du chemin de fer du Grand Tronc, de 1854, soit approuvée en tant qu'elle puisse admettre la création d'un capital additionnel de £2,000,000, et que les directeurs soient, et ils sont par les présentes autorisés, à créer la somme de £2,000,000, ou telle proportion d'icelle qui peut être requise, de temps à autre, pour les fins de la compagnie, par bons de la compagnie, portant intérêt aux taux de 7 par cent, et rachetable, un tiers en 5 ans, un tiers en 10 ans, et le résidu en 15 ans, et que tels bons soient émis par les directeurs, à tels termes et conditions, et à tel prime ou escompte, et à telles personnes que de temps à autre ils détermineront.

A la même assemblée eu égard aux " C " bons pour £500,000 ci-dessus mentionnés--le directeurs, dans leur rapport manifestèrent leur intention, de canceler ces bons, et de n'émettre pour le présent que £1,500,000 sterling des bons du 7 par cent.

A la cinquième assemblée annuelle des actionnaires, tenus à Toronto, le 15 décembre, 1858, les directeurs dirent dans leur rapport : " Les directeurs dans ces derniers mois ont trouvé nécessaire pour faire face aux demandes courantes, de convertir £500,000 du fonds consolidé de la compagnie en débentures de 7 par cent, sur actionnaires souscrivant pour un pareil montant du nouveau capital."

A une assemblée spéciale des actionnaires, tenus à Toronto, le 23 de mars, 1859, £1,111,500 ("seconde préférentielles") débetures pour porter intérêt au taux de 6 par cent, par année, rachetables en 20 ans, pour prendre rang immédiatement après les débetures premières préférentielles.

A la sixième assemblée annuelle des actionnaires, tenus à Montréal, le 23 de mai, 1860, £1,500,000 de bons ou parts (*non encore émis*), portant intérêt à tel taux, et rachetables en tels versements, et à telles époques, que les directeurs devront de temps en temps déterminer.

Les bons émis jusqu'au 31 décembre, 1860, sont :

Adopté par la compagnie—

Bons de la cité de Montréal.....	\$400,000 00	
Bons de la compagnie des terres Britannique Américaine.....	100,000 00	
Bons du Séminaire de Montréal....	100,000 00	
Bons d'Island-Pond (7 par cent) bons de la compagnie du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique.....	438,000 00	
Bons de Québec et Richmond.....	486,666 67	
		<u>\$1,524,666 67</u>

Emis par la compagnie—

Bons premiers préférentiels.....	\$9,733,333 33	
Id. second préférentiels.....	4,066,262 23	
Id. 7 par cent dus en 1862.....	2,420,490 21	
Id. id. dus en 1867.....	2,433,333 33	
Id. id. dus en 1872.....	2,288,212 37	
Bons ordinaires de 6 par cent.....	8,335,821 34	
		<u>29,277,452 81</u>

Calcule au pair..... \$30,802,119 48

Bons hypothéqués—

Depuis le 26 d'octobre, 1860, les directeurs à Londres n'ont fait rapport d'aucuns bons hypothéqués.

*Question à Messieurs Borst et Halliday, Toronto.*

89. Avez-vous durant l'année passée employé le chemin de fer du Grand Tronc dans le département du fret?

90. Quelle était la nature de vos occupations et quelle a été votre expérience généralement de la manière dont les affaires ont été faites, donnez les dates? (Messieurs Borst et Halliday refusent de répondre.)

*Questions à M. Gustin, Surintendant des Laminoirs de Toronto.*

91. Avez-vous, durant l'année écoulee, examiné les matériaux dont se composaient les rails que faisait laminer à nouveau la compagnie du Grand

Tronc; voulez-vous en donner une description, ainsi que votre opinion quant à sa valeur primitive comparée avec les rails anglais généralement en usage ?

J'ai examiné les rails fournis à la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, qui ont été envoyés pour être laminés à nouveau, ils sont de qualités bien variées. Je pense qu'en moyenne ils ne valent pas la qualité médiocre.

92. Est-ce que la qualité primitive du métal tend à détériorer les rails laminés à nouveau ?

La qualité primitive (innate) du métal n'est point changée dans le laminage à neuf, mais de fragile et cassant qu'était le métal, il devient dur et fibreux ; conséquemment le rail laminé à nouveau gagne beaucoup, comparé au premier, et par notre procédé de battre et de mettre du fer nouveau sur le dessus du rail, sa qualité devient plus qu'égale aux meilleurs rails anglais.

93. Quel prix recevez vous par tonneau du chemin de fer Grand Tronc pour le laminage à nouveau des rails ?

Le prix payé par la compagnie du Grand Tronc, est, je pense, \$28. 50 et \$29 50 par tonneau.

94. Avez-vous laminé à nouveau des rails à vos laminoirs de Toronto pour Thomas Brassey et Cie. Quel est le prix contracté pour l'ouvrage ?

Nous avons laminé à nouveau des rails pour Messrs. Thos. Brassey et Cie., à vingt-huit piastres cinquante centins par tonneau ; les rails sont d'un modèle plus léger ; mais les vieux rails fournis sont supérieurs à la plus grande partie des rails du Grand Tronc, envoyés au laminoir.

*Réponse aux questions soumises à M. Jas. Young, Toronto.*

95. Avez-vous envoyé du produit par le Grand Tronc de chemin de fer à Boston ?

Oui.

96. Avez-vous, ou non, été satisfait de la manière dont le chemin de fer du Grand Tronc a transporté votre produit, donnant les dates dans chaque cas où vous avez quelque remarque à faire sur la manière dont le service a été fait ?

Je n'ai pas été satisfait de la manière dont le chemin de fer du Grand Tronc a transporté mon produit ; le 7 janvier dernier, j'ai consigné à Messrs. Charles Bockus & fils, Boston, 300 quarts de farine par le chemin de fer du Grand Tronc ; le 11 janvier, j'ai aussi consigné à la même maison et par la même voie 100 porcs préparés, pesant 22,000 livres ; le 10

février, 100 sur 300 quarts de farine sont parvenus à Boston ; après plusieurs communications par lettre et par télégraphe de Boston, m'annonçant que le produit n'était pas arrivé, j'ai fait des démarches fréquentes auprès du bureau ici, (comme les porcs sont un article périssable, je craignais qu'ils ne fussent endommagés, vu que la température était devenue très-douce ici), je reçus une lettre de Mr. Jones, portant la date du 1er mars, m'annonçant que les 200 quarts de farine étaient à Montréal, et que les porcs avaient été expédiés (de là) le 21 février ; le 1er mars, Messrs. Bockus & fils m'écrivaient : " vos porcs nous sont enfin parvenus, mais nous les avons vendus à 75 cents par 100 livres de moins que nous ne l'aurions fait s'ils nous fussent parvenus à temps," ce qui m'a causé une perte de \$165, le reste de la farine est arrivé à Boston entre le 1er et le 14me de mars courant.

97. Continuez-vous à employer le chemin de fer du Grand Tronc pour faire vos affaires dans cette branche ?

Non, j'expédie maintenant par le chemin de fer " Grand Occidental" *viâ* Pont Suspendu, au même taux de fret que le chemin de fer du Grand Tronc. J'ai envoyé 1,700 quarts par cette voie, et on expédie à ma satisfaction.

*Questions à M. J. G. McGrath, agent de Thos. Brassey, écuyer, Toronto.*

98. Avez-vous reçu des rails de l'Est l'automne dernier par le chemin de fer du Grand Tronc ?

Oui pour Brassey et Cie., contracteurs de chemins de fer.

99. Y eut-il aucun délai inutile dans leur livraison ?

Aucun dont Brassey et Cie., pussent se plaindre.

100. Veuillez en rapporter les circonstances ainsi que la date de la transaction ?

Date de la transaction, 12 octobre 1860.

*Questions à Mr. Shanly.*

101. Quels sont vos devoirs et pouvoirs comme gérant général du chemin de fer du Grand Tronc ?

Les devoirs du gérant du trafic sont définis dans une résolution du bureau en date du 15 décembre, 1858, dont j'annexe une copie aux présentes.

### COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.

EXTRAIT des minutes du bureau des directeurs du Canada à une assemblée d'ajournement, tenue aux bureaux de la compagnie, à Toronto, mercredi, le 15 décembre, 1858.

*Gérant Général du Trafic.*

*Résolu* :—" Les détails de l'administration dans toutes choses concernant le trafic devront être entièrement sous son contrôle ; tous les officiers

dans ce département, savoir : surintendants, agents pour le fret, agents pour les stations, et les employés dans le département du trafic, lui étant directement responsables, mais dans toutes questions se rattachant aux intérêts généraux de la compagnie, tels que l'établissement de rapports avec d'autres lignes, et la fixation de taux de parcours entier, la sanction du directeur-gérant, ou du bureau devrait être d'abord obtenue avant d'entrer dans tels arrangements. Le gérant général du trafic devra être responsable au bureau pour l'administration entière du trafic ; et avant de faire aucune dépense extraordinaire pour de nouveaux ouvrages appartenant au trafic, il sera, dans tous les cas, consulté quant à l'avantage et l'utilité de telle dépense ; et toutes les nominations et destitutions d'officiers dans son département ne pourront être faites que d'après sa recommandation. Des rapports, au moins mensuels, sur les fluctuations du trafic et toutes les autres matières qui demandent une remarque spéciale, seront transmis par le gérant au secrétaire pour l'information du bureau.

Un extrait correct,

JOSEPH ELLIOTT,

Secrétaire et Trésorier.

102. Quand vous avez besoin d'engins pour vos trains, ou qu'il y a de la neige ou d'autres obstacles sur la ligne, avez-vous le pouvoir de donner les ordres nécessaires ?

Le gérant du trafic, soit personnellement ou par l'entremise de ses surintendants de districts, peut s'adresser au surintendant du département des locomotives pour en obtenir telle force d'engins dont il peut avoir besoin, pour le fonctionnement des trains, et pour d'autres fins, enlever la neige de la route par exemple ; et les engins, une fois sortis de leurs remises, sont sous le contrôle du département du trafic. Il est cependant du ressort du surintendant des locomotives, de décider quel pouvoir il peut fournir. La responsabilité d'enlever la neige de la route et d'autres obstacles, tombe entièrement sur le département des ingénieurs, excepté quant à ce qui regarde le fonctionnement des charres à neige qui sont considérées comme trains, et sous le contrôle du département du trafic.

103. Ne trouvez-vous pas qu'il soit désavantageux de diviser ainsi le pouvoir et la responsabilité ?

La division de la responsabilité est préjudiciable aux intérêts de la ligne. Je suis d'opinion qu'on ne peut faire fonctionner les chemins de fer d'une manière avantageuse, qu'au moyen du pouvoir d'un seul homme, exercé d'une manière quelque peu despotique.

104. Pouvez-vous suggérer aucun changement dans les arrangements généraux et distributions de pouvoir qui peut remédier à aucune de ces difficultés ?

Les départements auxquels est dévolu le fonctionnement de la ligne, sont, en eux-mêmes, bien constitués, mais un général en chef au-dessus de

---

tous, est requis dans la personne d'un directeur gérant, parfaitement au fait du fonctionnement de chemins de fer, et dont le pouvoir sur tous les employés de la ligne soit absolu.

105. Considérez-vous que la division actuelle du chemin par sections, sous différents surintendants, soit le meilleur système qu'on puisse adopter, Mentionnez tous changements, sous ce rapport, que vous puissiez recommander ?

Quelques modifications dans les limites des districts dans lesquels se trouve maintenant divisée la ligne, pourront être faites avec un résultat avantageux, et sont sous considération, mais ce qu'il faut principalement pour assurer la conformité d'action parmi les surintendants locaux, est de donner un député, pour les affaires du dehors, au directeur gérant, dont le devoir consisterait à se tenir continuellement sur la ligne, pour voir le mouvement et la distribution égale des chars, et exercer sur la ligne les pleins pouvoirs du directeur gérant, sur tous les surintendants et chefs de départements. Le chemin est si long qu'il sera toujours impossible pour le gérant général lui-même de se trouver présent aussi souvent qu'il serait à désirer.

106. Quelle est la condition actuelle de la lisse entre Montréal et Toronto ?

A part de la mauvaise condition des rails, la voie est en aussi bonne condition qu'on peut s'y attendre à cette saison de l'année, avec une si grande quantité de neige et de glace qui l'encombre, et les traverses et le linteau complètement atteints de la gelée.

107. Est-ce que les rails, par leur mauvaise condition, ont causé des accidents et des dépenses extraordinaires dans le fonctionnement de la ligne durant l'année écoulée ?

La destruction de la propriété et l'interruption des trains, causées par la rupture des rails, sont très-considérables et très-fréquentes. De fait je puis dire qu'il se passe à présent à peine un hiver, sans que quelques chars ne soient mis hors de service, ou quelque train ne soit arrêté par cette cause, et on peut attribuer à la providence le fait que les trains de passagers n'aient rencontré aucun accident, et qu'il n'y ait eu aucune perte de vies résultant des nombreux accidents. A part des fortes augmentations aux dépenses de fonctionnement par la destruction des engins et des chars de la compagnie, causée par l'état dangereux des rails, des sommes considérables devront être payées pour les dommages encourus par le fret. Sur la division centrale seule, (Toronto et Montréal), beaucoup au-delà de deux milles de rails ont cassé comme du verre cet hiver.

108. Quelle proportion de rails sur cette section, devra, suivant vous, être renouvelée pour les deux années à venir. Que considérez-vous être la moyenne du temps où il faudra renouveler tous les rails primitifs sur cette section ?

Ne me trouvant pas moi-même dans une position à pouvoir répondre à cette question, je l'ai transmise à l'ingénieur surintendant, Mr. Trembicki. (Celui-ci a donné la réponse suivante) :

Il faudra renouveler de rails sur à peu près 35 milles dans le cours de la présente année, et 40 milles dans le cours de 1862.

Je pense que la fin de l'année 1865, ou, au plus tard, 1866, est la limite extrême du temps que dureront aucuns des rails primitifs.

Leur durée moyenne peut donc être portée à depuis 7 à 8 ans.

109. Est-ce que les ondulations (*grades*) et les alignements d'aucune portion de la ligne, agissent d'une manière sérieuse contre le trafic du fret. Si tel est le cas, quelles sont les sections principalement affectées, et quels en sont le résultats ?

Les pentes (*the grades*) et les courbes du chemin entre Toronto et Montréal, spécialement à l'ouest de Kingston, sont très défavorables à un fonctionnement économique. Les contours naturels du terrain ont été suivis de trop près dans la construction de la ligne. Les variations d'inclinaison sont très fréquentes, et ce que nous appelons la gravitation extrême "maximum gradient," 52  $\frac{ft.}{1000}$  par mille, se rencontre fréquemment dans une succession de montées et de descentes ondoyant sur toute la surface du pays. La difficulté de faire fonctionner la division centrale, comparée au "Grand Occidental," causée par la condition des pentes sur le premier, est, je considère, dans la proportion de 4 à 3, c'est-à-dire, l'engin qui pourrait trainer 20 chars chargés depuis Samia à Toronto, serait obligé d'en laisser cinq en arrière, en partant de Toronto pour Kingston, etc.

110. Pensez-vous que vos arrangements pour surmonter la difficulté des tempêtes de neige, soient suffisants, tels que bonnes charrues à neige, clôtures à neige, etc., etc. ?

Nous devrions être mieux préparés, particulièrement, après l'expérience du présent hiver, que nous ne le sommes maintenant pour surmonter les difficultés résultant des tempêtes de neige ; nous avons besoin d'un plus grand nombre de charrues à neige, et d'une construction plus variée ; nous avons aussi besoin d'un plus grand nombre d'engins ; et quelques milles de clôtures à neige, entre Montréal et le Côteau du Lac, seraient le moyen d'épargner beaucoup de travail chaque hiver. Les endroits où les principaux monceaux de neige se sont accumulés cet hiver, ont été remarqués soigneusement, comme pour servir de jalon dans l'érection de clôtures à neige, quand la compagnie pourra se trouver dans une position à pouvoir le faire.

111. Est-ce que le contrat avec l'honorable John Hamilton, à l'égard des vapeurs des lacs, est considéré être encore en force ?

Le contrat n'a pas encore été annulé ; cependant Mr. Hamilton a offert de l'abandonner, pourvu qu'il soit déchargé du louage des steamers

Américains, "New York" et "Northerner," et les propriétaires de ces vaisseaux consentent à telle décharge à condition qu'ils reçoivent en compensation la somme de \$5200, la moitié de laquelle somme devant être payée par la compagnie du Grand Tronc. L'offre a été soumise au bureau des directeurs depuis quelque temps, mais ils n'ont fait aucunes démarches, et le contrat demeure conséquemment en force.

112. Connaissez-vous d'autres obligations par suite du contrat qui pourraient tomber sur la compagnie du Grand Tronc de chemin de fer, au-delà du compte qui nous a été transmis, jusqu'au 31 décembre, 1860.

L'arbre de couche du "Northerner" a cassé tard la saison dernière, et les propriétaires des vapeurs le font maintenant réparer. Si on pouvait annuler le contrat, d'après l'offre mentionnée plus haut, le coût des réparations à l'arbre de couche sera supporté par les propriétaires, autrement les dépenses tomberont conjointement sur l'Honorable John Hamilton et sur la compagnie du Grand Tronc. Le vapeur "Jenny Lind" est aussi compris dans le contrat ; il a brisé ses amarres dans la grosse tempête du 25 Novembre dernier, a dérivé dans le bas de la rivière, et s'est échoué, et est maintenant enfermé dans la glace, à un mille en bas d'Ogdensburg. Le coût pour le réparer comme il faut, sera d'environ \$1,000, laquelle dépense devra être supportée également par M. Hamilton et la compagnie du Grand Tronc. Je ne connais pas d'autres dettes provenant du contrat avec M. Hamilton, au-delà de celles données dans le compte transmis jusqu'au 31 Décembre, 1860, et des deux *items* dont je fais ici mention spéciale.

*Questions à l'Hon. Mr. Young, Montréal.*

113. Veuillez faire connaître vos vues quant aux vrais principes qui devraient guider les arrangements pour le trafic de la compagnie du Grand Tronc, ayant égard à l'intérêt de la compagnie même, et à la condition générale du commerce du pays, et expliquer comment il se fait qu'une si petite part du trafic de l'ouest est attirée dans la voie du St. Laurent par les chemins de fer ou canaux ?

Pour donner une réponse complète à cette question, il me faudrait plus de temps et de considération que je ne puis lui en donner maintenant. Je me bornerai donc à un point qui affecte les arrangements du trafic, et qui a eu beaucoup d'influence sur la gestion et les actions des directeurs, savoir : que c'était de bonne politique et dans l'intérêt de la compagnie du Grand Tronc de faire disparaître et de détruire les lignes de transport par eau sur le Saint Laurent et les lacs ; de les ruiner par compétition, et de prouver que le chemin était supérieur à toute communication par eau, pour le transport du fret de toutes sortes, pesant aussi bien que léger. Un tel résultat m'a toujours semblé impraticable, en référant à une série d'années, et que même si la ruine du transport par eau était praticable, ça nu aux intérêts de la compagnie.

Le trafic du fret et des passagers du Grand Ouest est l'objet principal des désirs des différentes lignes de transports par terre en Amérique, et



le trafic de l'ouest est si vaste et a augmenté, et augmente encore actuellement avec tant de rapidité, que tous les moyens actuels de transports deviendront avant longtemps insuffisants. Jusqu'à présent le Canada n'a attiré qu'une bien légère partie du trafic par le St. Laurent. *Quatre-vingt-treize par cent* de tout le fret qui descend du Haut Canada et des Etats de l'ouest, divergent des lacs Ontario et Erié, et passent par les canaux et sur les chemins de fer de New York, pour être consommés dans les Etats non producteurs de l'est, et pour l'exportation. Les terminus pour ce trafic sur l'Atlantique, sont New York et Boston, où sont reçues les vastes importations des pays étrangers. Le montant du fret que ceux-ci importent avec ensemble les produits manufacturés des Etats de l'est, fourni aux chemins de fer, canaux, et aux vaisseaux américains sur les lacs, pour les Etats de l'ouest, ont contribué à donner cette supériorité à la route allant à et revenant de l'ouest à travers l'état de New York, qu'elle possède réellement à présent. Dans l'Etat de New York, le rail court parallèlement avec la ligne de voyage par eau, et tandis que cette dernière transporte tout le fret lourd et massif, le premier transporte les effets les plus précieux, une partie du fonds de matériel roulant de la ligne, mobilier vif, etc. Les personnes engagées dans ce trafic, entre l'Atlantique et l'ouest, sont mues par et suivent la même ligne que le fret. *Cinquante par cent* du fret de descente est reçu par voie des lacs à Buffalo, et environ *vingt-deux par cent* à Oswego. Le coût du transport dépend de la grandeur du vaisseau, et de ce que la cargaison est transportée par eau, à la plus grande distance, sans dérangement de la cargaison. Des vaisseaux de 750 tonneaux peuvent aller de Chicago et d'autres ports de l'ouest jusqu'à Buffalo, sans dérangement de cargaison, tandis qu'un vaisseau, allant à Oswego ou Montréal, est limité par la grandeur du canal de Welland, qui ne peut admettre que des vaisseaux de 300 tonneaux. De là la supériorité de Buffalo, comme point d'embarquement. De plus, voisin de Buffalo et d'Oswego, il y a un pouvoir hydraulique étendu, (maintenant entièrement employé) où de la farine est manufacturée en grande quantité et qui donne un fret facile au chemin de fer, durant l'hiver et l'été, et contribue à attirer le trafic vers ces points là. A Montréal en 1859, *seulement sept par cent* du trafic descendant du Haut Canada et des états de l'ouest, fut reçu, quoique les canaux de la province et le chemin de fer du Grand Tronc, fussent en pleine opération. Il existe une impression dans certains quartiers, que la plus forte partie des céréales de l'ouest, est exportée à l'étranger. C'est une erreur, car les statistiques d'un nombre d'années démontrent, que seulement les *trois huitièmes* sont exportés, et les cinq autres huitièmes consommés dans les Etats de l'est. Eh bien, en bas du lac Ontario, il n'y a pas de ligne suffisante par eau pour relier les états de l'est au St. Laurent. La communication la plus proche par eau, en bas de Kingston, est *via Sorel*, 45 milles, plus bas que Montréal, de là par la rivière Richelieu à Chambly 45 milles, et de là encore au lac Champlain par le canal Chambly de 12 milles, avec écluses de vingt pieds et 117 pieds d'élévation faite par les écluses au dessus du niveau—tandis qu'on peut atteindre le même point sur le lac Champlain, par le St. Laurent, au moyen d'un canal de 28 milles de longueur, avec seulement 25 pieds d'élévation. Si le canal Welland était agrandi de manière à admettre le passage de vaisseaux de mêmes proportions que ceux qui commercent

maintenant avec Buffalo, le produit de l'ouest pourrait être transporté par eau jusqu'à Montréal, sans dérangement de cargaison, dans un vaisseau de même grandeur (750 tonneaux) que celui qui arrête maintenant à Buffalo, et pourrait être livré à Montréal de Chicago, à un coût de \$2 78 par tonneau, tandis que pour le transporter à New York, *via* Buffalo, le canal Erié, et la rivière Hudson, le coût serait de \$5 30 par tonneau. De plus, si une correspondance s'établissait avec le lac Champlain de manière que les vaisseaux de 750 tonneaux pussent se rendre jusqu'à Whitehall, les produits de l'ouest et du Haut Canada pourraient être livrés dans tous les états de l'est, à *des taux plus modérés et en moins de temps* qu'on ne le pourrait faire par la route aujourd'hui en si grande faveur à travers l'état de New York. Tout, ou la plus forte partie du trafic des états de l'ouest et du Haut Canada, pourrait ainsi être détourné à, ou près de Montréal, comme étant la meilleure route soit pour l'approvisionnement des états de l'est, ou pour être embarqué à Montréal pour l'Europe. A Montréal, aussi, il y a maintenant un pouvoir hydraulique illimité, mais non encore développé. Le grain pourrait être livré au moulin ou élévateur par le vaisseau de l'intérieur, d'où il pourrait encore être transporté dans le vaisseau transatlantique, ou dans les chars, pour les états de l'est. Le grain pourrait aussi être porté à ces moulins, en aucune quantité, durant l'automne (comme il est maintenant porté à Buffalo et à Oswego,) et pourrait être manufacturé à Montréal et envoyé à Portland par rails, durant l'hiver, une distance de 292 milles, tandis que d'Oswego à New York, la distance est 327 milles, et de Buffalo à New York, 444 milles. Le trafic de l'ouest peut ainsi, je pense, être dirigé dans sa voie naturelle, et celle du St. Laurent peut-être mise en état de faire une compétition avantageuse avec la route à travers l'état de New York. Si on faisait cela, il y aurait abondance de fret, dont le transport serait profitable à la compagnie du Grand Tronc, et aussi abondance de fret lourd et volumineux pour les vaisseaux. *Mais jusqu'à ce que ces ouvrages soient mis en opération, et que la supériorité de notre ligne par eau des états de l'ouest et du Haut Canada, à Montréal, soit évidente,—résultat auquel en est venu tout ingénieur qui a examiné le sujet—c'est mon opinion qu'il est impossible que le chemin de fer du Grand Tronc puisse réussir.* En autant qu'on fait de Montréal un terminus, ou le produit peut-être envoyé des états de l'ouest et du Haut Canada, et gardé soit pour exportation par mer, ou pour fournir aux grandes demandes des états de l'est, qui ne produisent point, juste dans la même proportion les importations augmentent par le St. Laurent, et les chemins de fer seront employés à transporter ces importations et les produits manufacturés dans l'est iront à l'ouest. Les chemins de fer sur ce continent devraient être considérés comme auxiliaires, non comme des rivaux aux routes par eau. *Sur la grande ligne par eau de l'ouest à travers l'état de New York, les chemins de fer, opérant parallèlement avec les canaux, réussissent les mieux des Etats Unis.*

Je suis d'opinion, que le chemin de fer du Grand Tronc pourrait réussir également, s'il pouvait s'assurer d'une part tant soit peu raisonnable du trafic de l'ouest à travers la vallée du St. Laurent, par l'établissement plus complet de notre ligne par eau.

La ligne de conduite ci-devant adoptée par les directeurs de la compagnie du Grand Tronc, en essayant à transporter du fret volumineux et

lourd en compétition avec les lignes par eau, a été très désavantageuse, et à causé de grandes pertes à la compagnie. Ça eu l'effet de grossir la recette brute, mais non pas d'augmenter les profits de la compagnie. Il est des plus facile à démontrer, et j'ai fait des calculs auxquels j'ai référé dans plusieurs brochures que j'ai écrites, que le chemin de fer réussit le mieux, là où la ligne de transport par eau réussit le mieux. Des statistiques élaborées, sur ce sujet, publiées par des ingénieurs éminents qui les ont examinées, et ont fait leur rapport sur ce point, porteraient ma réponse beaucoup trop loin et l'étendraient à un degré outré.

Mais l'expression d'une opinion venant d'une personne, qui depuis si longtemps est au fait du trafic de l'ouest, et de toutes les routes qui peuvent transporter le fret vers ou venant de cette contrée, pourrait peut-être attirer l'attention à un sujet qui intéresse tout la compagnie du Grand Tronc, et de fait, la province en général. Le plus on y réfléchira, le plus il deviendra évident que les véritables intérêts de la compagnie du Grand Tronc exigent que le trafic de descente des états de l'ouest et du Haut Canada, soit pour exportation par mer, ou pour l'approvisionnement des états de l'est, soit détourné du St. Laurent, à *ou près de Montréal*, et non à Buffalo et Oswego, comme à présent. Mais ce résultat ne peut, suivant moi, être obtenu, avant la construction des ouvrages auxquels j'ai fait allusion en diverses occasions. J'ai fait valoir ces vues au près des officiers de la compagnie, et je suis encore d'opinion, que si on faisait les changements que je suggère, tel serait le montant de trafic profitable sur le chemin, qu'une double lisse serait bientôt nécessaire, mais si on ne fait rien pour rendre la route par le St. Laurent supérieure à celle qui passe à travers l'état de New York, et si on pense qu'il n'est pas en notre pouvoir, dans le bas du St. Laurent, *d'attirer plus que sept par cent du trafic intérieur*, alors la perspective de la compagnie du Grand Tronc de faire des affaires avantageuses est loin d'être satisfaisante.

114. Quels sont les principaux défauts dans le présent état d'arrangement de station, à Montreal, et quel serait, dans votre opinion, le meilleur moyen d'amener le chemin en communication plus directe avec la ville et la navigation ?

Les défauts dans le présent état d'arrangement de station sont, d'abord, manque d'espace, et, ensuite, défaut de *contact avec l'eau*, et il est réellement surprenant qu'on ait permis l'achèvement d'une telle entreprise avec des facilités aussi médiocres et incomplètes pour faire des affaires à un point comme Montréal. Ce serait une source de grande économie pour la compagnie, si on déchargeait rapidement les chars chargés, venant de l'ouest, tant à Portland qu'à Montréal. Jusqu'à dernièrement, il n'y avait réellement d'autre moyen, pour décharger le grain et la farine, que de le faire sur la voie, à la Pointe St. Charles. Mais il est nécessaire de faire des arrangements plus importants et plus efficaces pour le fonctionnement économique du chemin, à Montréal, et, à moins qu'on n'obtienne de plus grandes facilités, l'expérience de la saison dernière a démontré qu'il est impossible de suffire au commerce, et que les négociants continueront à manifester leur grand mécontentement.

On a supputé que le coût du transport seul, en 1860, de la Pointe St. Charles à la ville, excédait la somme de £25,000, sans compter les dommages causés aux effets. Le blé, à la Pointe St. Charles, l'automne dernier, valait quatre cents par minot de moins que sur le canal. Si-on retranchait cette dépense, ce serait autant de réduction sur le taux du fret, ou la compagnie pourrait imposer cette somme, en sus des taux actuels, sans augmenter le coût pour le public.

Quant à la communication avec la ville, je pense qu'on devrait, de suite, poser les rails dans la rue McGill, et y établir une station pour les passagers et le fret local. On devrait aussi y placer les bureaux de la compagnie.

Le point essentiel est, quant à ce qui est des meilleurs moyens de relier le chemin de fer avec l'eau. Différents projets ont été discutés, et on a fait des plans pour augmenter la capacité du port et faciliter le trafic avec l'ouest. J'ai fréquemment exprimé mes propres vues sur ce sujet, et elles ont été répandues au loin. Je suis entièrement convaincu que, quant à ce sujet important, les intérêts du commerce de Montréal, et même de la Province, aussi bien que les intérêts du chemin de fer du Grand Tronc, sont identiques, et que si le projet de bassins, à la Pointe St. Charles, était mis à exécution, ce serait le meilleur moyen de promouvoir ces intérêts. Les rapports et les plans, donnant les détails du projet, ont été faits et publiés, de concert avec les commissaires du havre. Ce qu'il y a de meilleur, pour le havre et pour le commerce, est aussi ce qu'il y a de meilleur pour le chemin de fer; le principal but étant de faciliter les vaisseaux et de les mettre en communication avec des moyens de transport intérieur, de diminuer le coût du transbordement de marchandises d'un vaisseau à l'autre, et de mettre les propriétaires de marchandises à portée de les enlever avec expédition et économie.

Un simple résumé permettra de faire voir le rapport qui existe entre ce projet et la compagnie du Grand Tronc; il consistait à enclorre partie du lit du St. Laurent, à la Pointe St. Charles, immédiatement au-dessous du Pont Victoria, et en descendant jusqu'à "Windmill Point" et l'entrée du canal Lachine. Cent acres de terre, qui se trouvent dans les limites du port de Montréal, mais dont on n'a jamais fait aucun usage quelconque, pourraient ainsi être obtenus pour des bassins. Les levées massives du Pont Victoria protégeraient les ouvrages du côté d'en haut. Le bassin, qu'on projetait de bâtir, serait fourni d'eau par les Rapides de Lachine, amenée au moyen d'un canal, et la décharge dans le havre se ferait au moyen d'une écluse de 480 pieds sur 75 pieds, avec une élévation d'environ 24 pieds. A l'entour du bassin on trouverait amplement de la place pour des moulins, des élévateurs, des magasins et des manufactures de toutes sortes. En dehors de ceux-ci, on pourrait poser trois ou quatre lisses de chemin de fer, en sorte que les chars pussent décharger dans le moulin ou élévateur, et de là le grain pourrait être transmis dans les vaisseaux transatlantiques au moyen de couloirs: Un tel projet établirait immédiatement une communication entre les bassins et les établissements et dépôts actuels, à la Pointe St. Charles. Cela donnerait des facilités dans le

port, ce dont on a beaucoup besoin, et le canal, partant des Rapides de Lachine, avec une élévation de 40 pieds, non seulement fournirait de l'eau aux bassins, mais fournirait aussi un pouvoir hydraulique, presque illimité, pour les fins manufacturières, d'où il résulterait de vastes avantages à la ville et à la Province.

115. Avez-vous eu raison d'être satisfait de la ponctualité avec laquelle le chemin de fer du Grand Tronc a fait des transports pour vous ?

Depuis l'ouverture du chemin jusqu'à Portland, j'ai envoyé sur la ligne au-delà de 100,000 quarts de farine. J'ai eu de fréquentes raisons de me plaindre du retard, qui devint si insupportable, qu'avant que le pont fut achevé, j'ai obtenu la permission de bâtir un appentis, à Longueuil, où je me proposais de recevoir et de charger le produit de l'ouest, destiné pour le Maine. Ce n'est plus nécessaire, bien entendu, depuis que le pont est ouvert au service. Quant au transport de marchandises, durant l'hiver dernier, on doit se rappeler que depuis plusieurs années une saison aussi rigoureuse ne s'était fait sentir, surtout par la quantité de neige tombée, et il fut excessivement difficile de faire fonctionner un chemin de fer, ou de garder les heures, et ces difficultés furent augmentées par le manque de place et de moyens, nécessaires à Montréal, pour décharger le fret quand il arrivait. J'ai eu une grande quantité de blé à Peterborough et villes adjacentes, attendant le transport durant tout l'hiver, mais on n'en a transporté qu'une petite partie. Il y a eu aussi des quantités considérables de fret, à différentes places, le long de la ligne, dans le Canada Ouest, que la compagnie n'a pu transporter, et cela a été cause de grands embarras financiers.

Comme exemple des arrangements défectueux, pour la transaction des affaires, je puis citer que, tard dans la saison, j'ai envoyé, à Portland, cinq mille quarts de farine, pour être mis à bord des vapeurs transatlantiques. Je fus informé, par l'agent, que le tout avait été embarqué, excepté deux mille quarts, mais que ces derniers ne pouvaient être trouvés ; et le vapeur partit sans la farine. Toute la quantité fut ensuite découverte, comme je l'ai appris, sur la lisse, dans les chars, où elle avait séjourné pendant quatre semaines environ.

116. N'étiez-vous pas arbitre dans une affaire où il s'agissait de blé expédié de Chicago, et qui manquait ? Veuillez en donner les circonstances ?

Les frets étant élevés à Chicago, un marchand de la place contracta avec la compagnie du Grand Tronc, pour livrer à Sarnia, environ 30,000 minots de blé, pour être transportés à Montréal, par chemin de fer. A sa livraison, ici, il s'en manquait 1,200 minots. La personne, agissant ici pour le propriétaire de Chicago, demanda à être payée pour les 1,200 minots qui manquaient, prétendant avec instance qu'une telle quantité n'avait pu être perdue dans le transport. La compagnie du chemin de fer arguait que le blé avait été pesé à Sarnia, et que tout ce qui avait été reçu avait été livré, et que s'il manquait du blé, il devait avoir été perdu en chemin, et que la compagnie n'était pas responsable. Les deux parties consentirent à s'en tenir à ma décision, et je procédai à prendre connaissance de la chose ;

mais on m'informa que trois chars, qui contenaient la quantité manquante, avaient été retrouvés, sur la lisse, à la Pointe St. Charles, après y avoir fait un séjour d'environ trois semaines.

117. On nous a dit que quand du blé était livré à vos magasins, par la compagnie du Grand Tronc, on a découvert, après l'avoir pesé, que presque chaque char contenait plus que la quantité mentionnée dans la feuille de route. Veuillez dire si tel est le cas, et en donner les circonstances ?

Sous la sanction du gouvernement, la compagnie du Grand Tronc a construit un pont sur le canal, au moyen duquel le chemin de fer aboutit à mon magasin sur le canal, durant l'hiver ; en recevant le grain des chars, j'ai découvert, dans presque tous les cas, qu'au lieu de 350 minots qu'il devait y avoir dans le char, et pour laquelle quantité seulement la compagnie retirait le fret, il y avait depuis 370 jusqu'à 415 minots dans chaque char. La compagnie n'avait pas de moyens de vérifier la quantité livrée sur la lisse à la station de la Pointe St. Charles, et avant que je l'eusse mise au fait de cette fraude, elle paraissait n'en rien savoir. Si cette pratique a eu tant soit peu de durée, la perte de cinq à dix par cent, sur le fret de tout le grain transporté, a dû être bien considérable.

118. On nous a donné à entendre que quelques uns des officiers du Grand Tronc résident à Longueuil, et en d'autres lieux éloignés, et qu'ils ne sont pas accessibles durant les heures d'affaires ordinaires. Avez vous, dans vos transactions avec le Grand Tronc, rencontré aucun inconvénient de cette nature ?

J'avais occasion d'aller fréquemment à la station, pour voir si on ne pouvait pas faire davantage pour faciliter les affaires de mon magasin. Je fus par ce moyen mis au fait de toutes les difficultés qu'avaient à rencontrer les maîtres de stations, mais je fus de même sous l'impression que *beaucoup plus aurait pu être fait*. M'étant rendu à la station fréquemment à huit heures et huit heures et demie du matin, et me voyant incapable de trouver la personne en charge, j'ai découvert, après informations prises, que la personne en charge et son assistant demeuraient tous deux à Longueuil. Par deux fois le matin j'attendis leur arrivée jusqu'à dix heures et dix heures et demie. Je leur représentai que rien n'avait été fait pendant leur absence, et que dans les courtes journées d'hiver, il était impossible de pouvoir accomplir la besogne, en commençant à cette heure du jour, je dis cela au Gérant, mais je ne sache pas encore qu'aucun changement de système ait eu lieu. Il est de toute importance de faire décharger les chars chargés à Montréal aussi vite que possible et de les mettre prêts à repartir pour l'ouest.

*Questions à Mr. Wm. Workman, Montréal.*

119. Croyez-vous que la méthode d'acheter des approvisionnements pour la compagnie du Grand Tronc est économique ou le contraire ?

Je considère que cette méthode jusqu'à tout récemment était très-repré-

hensible, le moyen propre, suivant que l'ont toujours recommandé les Auditeurs, serait d'acheter par contrats publics, et pour tels articles qu'on ne saurait se procurer ainsi, il faudrait en charger un courtier, le *prix* et la *qualité* étant ses seuls guides.

120. Pouvez-vous signaler quelques uns des cas où cette compagnie se soit approvisionnée à des prix plus élevés que ceux auxquels elle aurait pu le faire ?

En regardant les factures qui ont été soumises aux Auditeurs, les cas de cette espèce sont nombreux et flagrants.

121. Croyez-vous qu'il s'exerce un contrôle suffisant sur l'acceptation et la livraison des effets d'approvisionnement ?

Dans le mode d'acceptation, j'ai entendu parler d'irrégularités, et j'ai maintenant par devers moi le renseignement par écrit que des bons pour charbon qu'on a l'habitude de donner aux chartiers en livrant les charbons pour la compagnie, avaient été ensuite offerts en vente à un prix égal à 50 centins la voie (*Chaldron.*)

Je ne suis pas familier avec le mode de livraison.

122. Est-ce que l'huile donnée à Mr. Pomeroy est d'abord achetée par la compagnie et entrée parmi ses approvisionnements ?

Il paraît que l'huile part de chez Messrs. Hastings & Cie., de qui on semble l'acheter, pour aller aux moulins à l'huile de Toronto, et quand Messrs. Hastings & Cie., donnent leur compte, il paraît contrôlé par les manufacturiers d'huile à Toronto, qui, à ce qu'on me dit, informent le garde-magasin de la compagnie de l'exactitude du compte.

123. Tient-on avec Mr. Pomeroy un compte de l'huile qui lui est livrée et qu'on lui reprend après qu'elle a subi ce procédé ?

Je ne connais aucun autre moyen que celui dont j'ai parlé dans la précédente réponse, et je n'ai jamais pu savoir comment la compagnie s'y prend pour constater les proportions relatives du plus haut ou du plus bas prix de l'huile crue dont on se sert dans la manufacture de l'article épuré, et comme il y a une grande différence de prix, quelque moyen de contrôle là dessus paraîtrait nécessaire.

124. Croyez-vous que d'aussi bonne ou de meilleure huile aurait pu être obtenue ailleurs à meilleur marché. Si c'est le cas, veuillez bien nous faire part de la chose ?

Les Auditeurs ont trouvé des propositions pour huile, (certifiées par Mr. Hodges, pour être de qualité très-supérieure) à une piastre par gallon pour la meilleure huile purifiée "de sperme de Mason," ou 12½ centins par gallon pour convertir la crue en huile purifiée.

125. Les livres et comptes de la compagnie sont-ils tenus d'après un bon système, et sont-ils suffisamment contrôlés et apurés ?

En thèse générale les affaires de Bureau de la compagnie paraissent être très-efficacement arrangées et tout est tenu en ordre exact.

Les livres sont bien tenus, la méthode pourrait en quelque chose être améliorée. En ce qui regarde les entrées et les alignements ils paraissent être soigneusement contrôlés.

126. Pensez-vous que le corps des commis au bureau général de la société pourrait être diminué ?

Oui, je le pense.

127. Pouvez-vous constater quelques faits concernant le prix et la qualité des rails qui auraient pu être achetés neufs à un prix plus bas que ceux laminés à nouveau ?

D'après les cotes actuelles des rails en Angleterre il paraîtrait que les rails neufs seraient beaucoup plus économiques pour le chemin que les rails laminés à nouveau.

Le marché anglais pour rails F. O. B. est en moyenne de.	£5 10 0
Frêt et assurance.....	0 14 0
Droits.....	0 11 0

£6 15 0stg.

au taux actuel de l'échange 8 par cent ce serait £8 2 0 courant ; ou même à 9½ le pair légal serait £8 4 3 pour rails livrés sur la ligne de la compagnie.

Les vieux rails valent très-bien \$22 00 par tonneau, une vente de vieux rails plats a eu lieu récemment à \$27 00. Le prix payé pour laminer les rails à neuf est en moyenne de \$29 00, qui, ajouté à \$22 00, étant la valeur des vieux rails, fait \$51 00 pour prix du tonneau de rails laminés à neuf contre \$32 85, étant le prix auquel les rails neufs peuvent maintenant être portés. Si les gens désirent des rails inspectés une petite somme additionnelle en serait la conséquence.

128. Veuillez fournir une copie du contrat avec Gzowski et Cie., pour laminer à nouveau les rails ? (Vide Appendice XX, page 133.)

129. Veuillez transmettre une copie du contrat avec Mr. Pomeroy, pour de l'huile ? (Vide Appendice XXI, page 135.)

130. Pouvez-vous dire le prix que chargent d'autres établissements pour laminer les rails à nouveau ?



*Réponses aux questions soumises à M. Trembicki.*

Il n'y a pas en Canada d'autre établissement que le "Laminoir" de Toronto, pour laminer à nouveau les rails ; dans le district de Portland, nous avons été dans l'habitude de faire laminer à nouveau des rails par la compagnie "Bay State Iron Company," à un coût de \$25 par tonneau, ces rails laminés à nouveau n'étant point assujétis au procédé du marteau tel que suivi dans ceux qu'on envoie au "Laminoir" de Toronto.

*Questions à M. D. Maguire, Inspecteur de route, chemin de fer de Montréal et de Champlain.*

131. Quels sont vos devoirs sur le chemin de fer de Montréal et de Champlain ?

Surveiller les réparations du chemin, les aqueducs (*culverts*), les ponts et les clôtures, etc.

132. Quelle est la longueur du chemin entre Montréal et Rouse's Point ?

Quarante-quatre milles.

133. De quelle espèce ou modèle de rails se sert-on sur la ligne, et où ont-ils été manufacturés ?

Du rail T, manufacturé en Angleterre.

134. Quand les rails actuels ont-ils été posés sur le chemin, et combien pèsent-ils par verge ?

Le rail fut posé en 1852, et pèse 56 lbs. par verge.

135. Combien de trains ont marché par jour durant l'hiver dernier ?

Trois trains par jour.

136. Quelle est la moyenne du poids de vos engins ?

De 22 à 26 tonneaux.

137. Combien de rails ont cassé durant les derniers six mois ?

5 rails ont cassé durant l'hiver dernier.

*Questions à Mr. Robert Esdaile, Courtier, Montréal.*

138. Pensez-vous que les arrangements de trafic de la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc soient propres à donner satisfaction à ceux qui enverraient par elle du produit ?

Non--Les arrangements sont loin d'être satisfaisants, plus particulièrement quant au grain, le manque total de facilités pour revoir ou livrer le grain est tel qu'il se réduit presque à un empêchement de ce trafic, et les gens en conséquence répugnent à recevoir des consignations par chemin de fer. Il n'y a personne de nommé par la compagnie pour voir peser et livrer le grain aux personnes auxquelles il est consigné, et chaque personne est obligée d'envoyer ses propres gens et balances pour peser son grain : ceci devrait être fait par le chemin de fer et sauverait beaucoup de temps et d'ennui, on devrait aussi pourvoir immédiatement à une place temporaire où tout le grain devrait être déchargé, dans un certain temps. A présent la compagnie ne fournit que les chars, laissant aux armateurs le soin de les charger et de les décharger ; faisant payer pour les chars comme s'ils contenaient 350 minots de blé, tandis que dans bien des cas ils contiennent 400 minots, causant par conséquent une perte à la compagnie qui devrait faire payer au poids.

139. Pouvez-vous mentionner aucun cas de retard et de mauvaise direction qui soit venu à votre connaissance ?

N'étant pas dans l'habitude de recevoir des consignations par le chemin de fer, j'ai très peu de connaissance personnelle sur le sujet, mais la société dont je fais partie a, durant l'hiver, acheté du blé, même au commencement de Janvier dernier, lequel blé n'a pas encore été reçu, soit parce qu'il a été retardé sur le chemin ou parce qu'il n'a pas été embarqué, la compagnie n'étant pas capable de lui fournir des chars, et j'ai aujourd'hui vu des reconnaissances du chemin de fer pour du blé, en date du 12 et 15 Janvier, qui n'est pas encore rendu à Montréal. Et j'ai deux cas de retard qui m'ont été mentionnés aujourd'hui même : un cas où le grain a été embarqué à Chicago pour Québec, le 17 décembre dernier, et qui n'est arrivé seulement que le 10 Mars, et l'autre cas, où de la farine embarquée à Chicago pour Québec, le 25 Janvier, n'est pas encore arrivée. Ces deux cas ont été cause d'une perte considérable vu que les prix sont tombés. Un grand expéditeur de Stratford dit que depuis le mois de Janvier il n'a pu avoir qu'un seul char de la compagnie.

140. Si des facilités en fait de station et une communication avec le port étaient établies à Montréal, pensez-vous qu'il y aurait perspective d'un trafic profitable dans le produit de l'ouest ?

Oui, et d'après ma connaissance du commerce de grain, je suis persuadé que, s'il y avait à Montréal des facilités convenables, l'étendue du trafic qui serait fait par le chemin de fer du Grand Tronc, ne serait limitée que par sa seule capacité de transporter le produit qui s'offrirait, et je n'ai pas de doute que cette augmentation d'affaires en fait de fret serait suivie d'une augmentation de trafic quant aux passagers, et aussi par un trafic grandement augmenté en fait de fret allant ouest, vu que l'état impassable des chemins à certaines saisons, rend le charroiyage au dépôt du chemin de fer, d'effets pesants, impossible, ce qui prive la ligne d'une grande somme de commerce dont autrement elle jouirait.

Je peux dire qu'à mon avis, jusqu'à ce qu'il ait été pourvu à un terminus convenable, pour le chemin de fer du Grand Tronc, aucune opinion ne peut être prononcée sur le sujet : que le chemin de fer réussisse sans cela, c'est une question qui n'a jamais eu encore chance de se démontrer.

Je peux seulement parler quant à l'étendue du commerce et non pas quant au profit, mais je pense que, dans les années de bonnes récoltes, comme l'année dernière, le chemin de fer du Grand Tronc aurait autant de besogne qu'il en pourrait faire seulement par suite du commerce local du Canada, sans compter le commerce de l'ouest, qu'on reconnaît être moins profitable que le commerce local.

Si la compagnie du chemin de fer fournissait plus de hangarage à bien des endroits de la ligne où elle recevrait le produit et accorderait des reconnaissances sur lesquelles les propriétaires pourraient emprunter de l'argent, ç'aurait l'effet d'amener à Montréal une grande somme de produits qui aujourd'hui se rend ailleurs.

Je peux aussi ajouter qu'il n'est pas rare que des chars chargés de blé demeurent chargés pendant dix jours après leur arrivée ici, à cause du manque de moyens de décharger, un retard qui doit causer à la compagnie une perte considérable, et pas du tout nécessaire.

*Questions à M. A. Heward, Courtier, Montréal.*

141. Veuillez dire si, d'après votre expérience, les arrangements du Grand Tronc quant au fret, sont propres à donner des facilités convenables au commerce et à encourager le trafic par cette ligne ?

À l'égard de notre conversation qui a eu lieu dernièrement au sujet de la direction du chemin de fer du Grand Tronc, je dois dire que, depuis plusieurs années, j'ai reçu des Etats de l'Ouest et du Haut Canada, des consignations de produit par cette ligne ; et je ne considère pas que sa manière de conduire les affaires soit propre à donner satisfaction.

Je considère que la place de "Préposé des Marchandises" à Montréal est attentivement remplie, mais quant au détail laissé à des inférieurs à la Pointe St. Charles, d'après mon expérience, on a montré peu d'intérêt, d'attention ou de soin, et on a manifesté dans tous les arrangements une grande perte de temps et un manque complet de système.

Quant au fret direct, je pense que généralement on l'a préféré au détrimment du fret local, et jusqu'à ce que l'appareil de tout le fonds de matériel roulant du chemin ait été de beaucoup augmenté, je crois qu'un commerce plus satisfaisant et plus rémunérateur ne peut résulter que d'une plus scrupuleuse attention accordée à l'expédition des produits canadiens.

Le manque d'un élévatoire ou de hangars à grain aux bassins du canal a été fortement senti durant cette dernière saison par les gens engagés dans ce commerce, et a sans doute causé au chemin une grande perte de temps et d'argent.

Les arrangements à la Pointe St. Charles pour manœuvrer le grain d'une manière satisfaisante et en connaissance de cause, sont si imparfaits, que je crois qu'il aurait mieux valu pour la compagnie se refuser à charroyer du grain en masse.

Durant la saison dernière, lors de l'arrivée à la Pointe St. Charles de chars avec du grain, la compagnie n'avait aucun arrangement de fait pour les décharger, et dans plusieurs cas les receveurs ont été obligés d'aller à la recherche des chars où se trouvait leur grain et alors, à leur dépens et perte de temps, de le faire transporter hors des chars par des charrettes.

Les frais qui résultaient du manque d'arrangements convenables, à la Pointe St. Charles, se montaient à au moins 5 centins par minot, lesquels cinq centins auraient été épargnés si le blé eût été à bord d'une barge dans le canal au lieu d'être dans les chars.

Le blé peut être déchargé par les élavatoires à Montréal, hors d'une barge, 200 minots par heure, à un coût de  $\frac{1}{4}$  de centin par minot.

D'après la manière que ça été conduit l'automne dernier, ça prendrait à peu-près deux jours et demi au Grand Tronc pour décharger la même quantité, et cela coûterait 5 centins par minot.

#### *Questions à M. Gzowski, Toronto.*

142. Veuillez dire quelle devrait être, selon vous, la conduite générale qui présidât aux arrangements pour le trafic du chemin de fer du Grand Tronc, sous le point de vue tant des intérêts de la compagnie que des intérêts commerciaux de la province ?

La conduite générale qui devrait présider aux arrangements pour le trafic de la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, devrait, suivant moi, consister à lui assurer le montant le plus considérable et le plus rémunérateur de trafic de parcours entier et à le transporter au plus bas prix possible. Une telle conduite produirait les meilleurs résultats pour les intérêts de la compagnie, tandis qu'en étendant toute espèce de trafic local, et lui donnant l'attention et l'expédition que méritent son importance et sa valeur pour la compagnie, ça ne manquerait sans doute pas d'avoir un effet salutaire sur les intérêts commerciaux de la province.

143. Pouvez-vous signaler aucuns défauts dans l'administration générale de la compagnie, et aucuns changements qui pourraient tendre à lui assurer de plus grands succès comme spéculation commerciale ?

Je ne puis le faire sans entrer dans l'examen de l'administration générale des affaires de la compagnie.

#### *Questions à Mr. Shanly.*

144. Les taux pour le fret allant à Portland et à Boston étant les mêmes, tandis que le Grand Tronc est obligé de payer aux bateaux à

vapeur ou au chemin de fer le coût du transport de Portland à Boston, quel est l'avantage qui résulte au Grand Tronc de transporter le fret à Boston, au lieu de le laisser à Portland, ce qui compense pour cette perte apparente ?

Boston est entièrement indépendante du Grand Tronc ; possédant des lignes plus courtes en correspondance avec toutes les sources du trafic de l'ouest—soit dans le Haut Canada, soit dans les états de l'ouest. Si les produits de l'ouest peuvent donc être transportés à aussi bon marché à Portland qu'à Boston,—et le Grand Tronc, quoiqu'il ait une plus grande distance à courir pour le transporter, entreprend de le faire,—Portland est évidemment dans une aussi bonne position comme port d'embarquement pour ces produits, que l'est Boston—au moins quant à la capacité de transport du chemin de fer :—mais c'est en vain pour Portland d'essayer à s'édifier un trafic aux dépens du Grand Tronc, par l'entrée de ce dernier dans une compétition ruineuse avec les lignes de Boston. Boston est plus près des marchés de l'ouest, et nous ne pouvons réduire nos taux de Portland assez bas pour empêcher les gens de Boston de les réduire encore plus bas. On rencontre des acheteurs de Boston par tout le Canada ; ils pénètrent jusqu'au fonds des bois pour y acheter les produits du pays,—et quoique nous ne puissions obtenir le trafic de Boston qu'au moyen des mêmes taux de transport que les lignes plus courtes, cependant nous ne pouvons le rejeter tout-à-fait, parceque nous pouvons y recueillir, tout le long de l'année, une certaine masse de fret de retour, dont le transport nous rétribue à n'importe quel prix.

Depuis le commencement de cette année, pour la première fois dans l'histoire du Grand Tronc, d'autres vaisseaux que ceux de la compagnie des vapeurs transatlantiques de Montréal, ont été expédiés de Portland pour des ports européens avec des cargaisons transportées par le chemin de fer du Grand Tronc. A la fin d'avril, six ou sept grands vaisseaux à voiles, et un steamer y auront fait charge, deux de ces vaisseaux nous ayant apporté de fortes cargaisons en destination de l'ouest. Ces vaisseaux ont tous été nolisés pour le compte de Montréal, et il est à espérer, dans l'intérêt du Grand Tronc, que les résultats des affaires de cet hiver, quoiqu'affectées d'une manière très préjudiciable, tant pour la compagnie, que pour les marchands, par la sévérité de l'hiver, ont donné satisfaction à ces derniers au point de nous donner droit d'espérer d'avoir une flotte de vaisseaux raisonnable dorénavant à Portland. Nous ne pouvons comme de raison nous y attendre qu'en hiver, jusqu'à ce que les marchands de Portland s'engagent dans l'entreprise, et nous empêchent ainsi de nous rendre jusqu'à Boston pour y chercher du fret, pour en charger nos chars vides.

145. Veuillez référer à votre témoignage donné devant le comité de la chambre d'assemblée, sur les frets de chemins de fers, en 1860, et dire si ce témoignage s'applique encore actuellement à vos taux de localités et de tout le parcours ; sinon, dites quelle modification a eu lieu en icieux dans l'intervalle ?

Les principes expliqués dans le témoignage en question, demeurent les mêmes, et devront toujours l'être. Plusieurs changements ont, néan-

moins, été faits dans tous nos tarifs pour le fret, depuis l'époque où ce témoignage a été rendu—les taux actuels étant généralement plus élevés qu'ils ne l'étaient il y a douze mois. Les principes auxquels je fais allusion sont—le transport de fret pour de grandes distances à des taux moindres, mille pour mille, que pour des distances moins longues ;—et généralement, le transport de tout le parcours, passant sur toute la longueur de la ligne, à des taux moindres, mille pour mille, que ceux du transport des frets locaux.

*Questions à Mr. McKenzie, surintendant des locomotives.*

146. Veuillez mentionner la nature de vos devoirs et pouvoirs comme surintendant des locomotives, l'organisation du corps de votre département, et à quel officier de la compagnie vous êtes directement responsable ?

La nature de mes devoirs est de voir à ce que les engins et le fonds de matériel roulant (*rolling stock*) généralement soient en bon état de fonctionner, de surveiller les réparations d'iceux, et d'adapter certains engins à certains ouvrages, et d'organiser un corps d'officiers à toutes les stations de locomotives, en conformité avec les exigences du chemin, pour demander les matériaux nécessaires de temps en temps, de voir à faire observer la discipline ordinaire, et de m'occuper de toute irrégularité dans ce département. Je suis responsable au directeur-gérant et au bureau général de la compagnie.

147. Exige-t-on d'aucune partie des officiers ou du corps entier dans votre département de remplir aucun devoir surrétrogatoire ? Quel en est la nature généralement et quelles sont les sommes respectives payées pour service ordinaire et pour celui rendu en sus ?

Les officiers de mon corps ne sont pas payés pour labeur ou service surrétrogatoires ; ils sont payés au mois, et doivent répondre à l'appel de la compagnie à toute heure, le dimanche ou jour de semaine suivant les exigences.

Les conducteurs d'engins, les chauffeurs, les mécaniciens et les journaliers sont payés pour le temps donné hors des heures, suivant l'usage sur tous les chemins de fer en Angleterre, et dans ce pays. Les conducteurs d'engins et les journaliers sont payés en sus pour les services supplémentaires extraordinaires, tels que pour trains spéciaux les dimanches, etc. Le temps pour ce service est payé dans la même proportion que les gages ordinaires.

Les mécaniciens pour leur travail surrétrogatoire en cas extraordinaires sont payés à tant par jour, un quart de jour pour les deux premières heures, et ensuite à tant pour la journée et demie.

148. Pouvez-vous suggérer aucun changement dans l'organisation de votre département, qui pût en rendre le service plus effectif et en même temps en diminuer les dépenses ?

Je ne puis dans le moment actuel suggérer aucun changement dans l'organisation de mon département. J'ai toujours fait mon possible pour faire la besogne d'une manière économique et efficace.

149. A qui est confié le devoir de loger et distribuer les locomotives ?

A moi, quoique le serintendant de Division ou du trafic peut temporairement changer un engin et des hommes d'une station à une autre, suivant les exigences du service.

150. Si le tonnage sur aucune Division était trop forte pour que la puissance motrice qui lui est accordée pût le transporter sans un sérieux retard, de quelle manière et par quelle autorité est-il pourvu à ce cas extraordinaire ?

Le gérant général ou surintendant du trafic fait demande d'une puissance motrice plus forte, et quand c'est possible, je fais mes dispositions pour pouvoir placer dans ce quartier des engins plus lourds, ou en plus grand nombre.

151. Quel est le nombre moyen des chars à fret, avec pleine charge, généralement traînés dans le beau temps sur les Divisions respectives, faisant une séparation distincte entre ceux allant du côté de l'est et ceux côté de l'ouest ?

Nos engins à fret sont capables de traîner, dans des circonstances favorables, dans les divers districts, une moyenne de 15 à 17 chars chargés, prenant les deux différentes directions.

N. B.—Les pentes du chemin de Sherbrooke à Island Pond sont très considérables, et dans ce district 14 chars chargés sont considérés être une bonne charge. La ligne entre Montréal et Brockville est très favorable pour le roulage, et 20 chars chargés peuvent être traînés sur cette portion de la route.

152. Quel est l'officier de la compagnie qui définit le nombre de chars que doivent prendre les différentes classes d'engin ?

Le conducteur des chars et celui de l'engin sont supposés en être les meilleurs juges, vu qu'il faut prendre en considération l'état de l'engin du chemin ; et si le surintendant du trafic ou le conducteur des chars considère que le conducteur d'engin ne remplit pas son devoir, on m'en fait rapport et j'institue une enquête sur l'affaire.

153. Quel est le chef reconnu par les autres hommes employés sur les chars ?

Les hommes employés sur les chars autres que le conducteur d'engin et le chauffeur, ne sont pas sous mon contrôle.

154. A qui les conducteurs d'engins et les chauffeurs sont-ils responsables pour l'exécution convenable de leurs devoirs ?

Au surintendant du trafic, tandis qu'ils sont sur le chemin, et au préposé des locomotives de division, tandis qu'ils sont au dépôt.

155. Vos charrues à neige et autres arrangements pour surmonter les difficultés des tempêtes de neige, sont-ils les meilleurs qu'on puisse adopter, ou pouvez-vous suggérer aucuns changements en iceux ?

D'après l'expérience de ce dernier hiver qui a été très sévère, je pense qu'on peut introduire quelques améliorations dans nos charrues à neige plus particulièrement dans leur appareil. Le sujet est maintenant sous considération. Si nous en avions quatre de plus, nous en retirerions de grands services.

156. Est-ce que vos locomotives durant l'année écoulée ont exigé plus de dépenses de réparations que dans la moyenne annuelle ordinaire, si tel est le cas, dites approximativement le pourcentage d'augmentation dans les réparations ordinaires et extraordinaires, et donnez la raison de ce dernier cas ?

Oui, je considérerais que l'augmentation dans le coût des réparations sera d'au moins 20 par cent en conséquence de la sévérité du temps. Je n'ai jamais vu, durant mon expérience en Canada, une telle destruction de ressorts, essieux (crank axles) frettes, roues d'engins de fer fondu, (driving wheels), ouvrages extérieurs des engins (engine frames). Nous ne pourrions qu'avec beaucoup de temps détruire les effets de cet hiver désastreux et mettre notre fonds de matériel roulant dans le même état effectif qu'il était l'automne dernier.

157. De qui a émané l'ordre pour les six engins à pilotage ou avertisseurs (*shunting or pilot engines*) maintenant en construction à Kingston ? Quand devait-on s'en servir ? Pensez-vous qu'il serait bien d'acheter de nouveaux engins de ce genre ?

Je vous inclus copie de la lettre du gérant général (annexée No. 1) référant à l'ordre pour ces engins. On les destinait à servir d'engins de rails mobiles et de pilotage (*switching and pilot engines*) aux stations suivantes, savoir :

1 à Sarnia,  
2 à Toronto,  
1 à Kingston,  
2 à Montréal.

Je pense que 5 ou 6 engins de cette classe suffiront aux exigences du service des stations et comme engins de pilotage. On a recommandé d'employer les meilleurs matériaux et ils pourront traîner une lourde charge.

158. Quel est l'officier de la compagnie qui doit estimer les et pourvoir aux approvisionnements annuels de combustible pour les locomotives ?



J'inclus copie d'une lettre reçue du directeur gérant (annexée No. 2) au sujet des approvisionnements de combustible. Jusqu'à la date de cette communication je me considérais chargé de pourvoir au bois pour ce département ; je dirai que des arrangements n'ont point été pris l'automne dernier pour s'assurer d'un approvisionnement de bois sec, le résultat en a été que nos dépenses d'opération ont été beaucoup plus élevées qu'elles ne l'auraient été autrement. Les difficultés pécuniaires qui embarrassent malheureusement la compagnie en ont sans doute été la cause.

(Copie No. 1.)

BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL,  
Montréal, 19 Janvier, 1860.

CHER MONSIEUR,—Mr. Christie et d'autres surintendants de districts demandent depuis longtemps des engins-ponets (*pony engines*) pour faire le service aux dépôts ; et à mon dernier voyage à Toronto, le président m'a autorisé à en faire commande d'une demi-douzaine aux établissements de Kingston.

Vous m'obligeriez en préparant un plan et une spécification aussitôt que possible, prenant pour modèle, je le suggérerais, un engin du genre de ceux maintenant en usage sur la ligne centrale du Michigan au Détroit.

Mr. Tutton, cependant, désire se mettre en mesure d'avoir du fond de matériel, etc., et se propose d'aller au Détroit, si vous le jugez à propos, pour prendre immédiatement les dimensions générales des engins en question. Voulez-vous vous entendre avec lui quant au plan général, ou vous pourriez peut-être envoyer votre dessinateur avec lui au Détroit. Il ne peut, comme de raison, faire aucune offre quant au prix que lorsque le plan en aura été produit.

Tout à vous,

(Signé,) W. SHANLY.

W. S. McKenzie, Ecuyer.

(Copie No. 2.)

CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC,  
16 Nov., 1860.

CHER MONSIEUR,—Vous aurez la bonté d'émettre vos instructions aux différents agents pour le bois aux fins de leur faire transmettre tous les comptes qui ont rapport à l'exécution de contrats pour le bois, et tous autres documents nécessaires pour l'information de la compagnie, à ce bureau, et ils feraient bien de les adresser directement : Département des locomotives et bois de chauffage, bureau des directeurs gérants, Grande rue St. Jacques, Montréal.

Tout à vous,

(Signé,) THOS. E. BLACKWELL.

W. S. McKenzie, Ecuyer.

*Questions à Mr. Hugh Allan, Montréal, Cie. de Steamships Océan.*

159. Quel est le montant de fret, en moyenne, que vous recevez à Portland du Grand Tronc ?

A peu près 1000 tonneaux par semaine durant les mois d'hiver.

160. Trouvez-vous que la besogne du Grand Tronc est conduite de manière à rendre ce chemin favorable aux armateurs et aux propriétaires de vaisseaux ?

Oui, en autant que l'état du chemin et les vicissitudes du temps le permettent. Ils ne sont pas toujours réguliers à livrer les effets, et il y a eu souvent des retards considérables, et des plaintes ont été faites, mais je pense que ceci est plutôt dû aux tempêtes de neige et au manque de matériel roulant, qu'à la mauvaise direction. Les causes d'irrégularité sont en grande mesure au delà de leur contrôle.

161. Quel est le cours ordinaire du commerce, et quelle proportion du produit que vous portez est canadienne ?

A peu près les neuf dixièmes sont canadiens, le restant vient des Etats de l'Ouest. La plus grande partie du produit canadien est expédiée par quatre ou cinq maisons. Le blé ordinairement arrive à Montréal en masse et là il est mis dans des sacs.

162. Tout votre frêt vient-il par le Grand Tronc et en avez vous assez pour vous charger ?

A l'exception de deux bâtiments partis par des tempêtes de neige, tous les bâtiments ont été chargés complètement, et tout le fret a été conduit par le Grand Tronc.

163. Avez vous envoyé à Portland cet hiver, d'autres bâtiments que les bateaux à vapeur malles-postes ?

On a un grand bâtiment là maintenanant, et si ce n'eut été à cause de la difficulté du chemin cet hiver, on en aurait envoyé d'autres.

164. Quels autres bâtiments ont été chargés cet hiver par le Grand Tronc ?

A part d'un bateau à vapeur il y a eu 6 ou 8 autres bâtiments qui attendaient là des charges, quelques uns d'entre eux ont été détenus longtemps.

165. Dans des circonstances ordinaires, combien croyez-vous que le Grand Tronc soit capable de transporter à Portland durant les mois de l'hiver ?

Avec les arrangements qui existent maintenant il pourrait suffire aux expéditions de bâtiments avec à peu près 2000 tonneaux par semaine.

166. Y a-t-il à Portland des facilités d'expédition pour les bâtiments et pour les besoins du commerce ?

Les quais de la compagnie du Grand Tronc sont limités mais ils sont bons. Il n'y a pas de place là maintenant pour plus de quatre ou cinq bâtiments en sus des nôtres ; mais les facilités pourraient aisément être augmentées. Il y a de bons quais privés, capables d'accueillir 50 bâtiments, dont quelques uns le sont déjà, et qui pourraient facilement être unis à la ligne du chemin de fer. Il n'y a pas d'élévateurs soit aux quais privés soit aux quais du Grand Tronc.

167. Y a-t-il des impositions de port à Portland ?

Il n'y a pas de taxes de port proprement dites, mais il y a prix de quaiage aux quais privés. Nos bâtiments restent au quai du Grand Tronc et nous ne payons pas de taxes, mais nous avons dépensé de grandes sommes d'argent sur le quai de la compagnie. Le Grand Tronc ne fait pas payer quaiage à des bâtiments qui chargent ou qui déchargent pour le chemin de fer.

168. Y a-t-il aucun avantage à Portland pour des bâtiments avec du fret, pour le ou du Canada, ou des Etats de l'Ouest, par le grand Tronc ?

Il n'y a aucun avantage spécial. Les taux à Boston par le Grand Tronc sont les mêmes que ceux à Portland. En l'absence d'aucun de ces avantages, comme propriétaire de bâtiments, je préférerais naturellement, envoyer mes bâtiments à Boston, comme c'est le plus grand port. A l'heure qu'il est, des marchandises arrivent à Boston par les bateaux à vapeur de la ligne Cunard et sont livrées à Montréal au même prix que celles venues à Portland par notre ligne. Ceci milite beaucoup contre nous. Il n'y a rien pour induire d'autres bâtiments à faire de Portland leur port d'armement. Il est bien certain que si le Grand Tronc diminuait ses taux à Portland, d'après les prix qu'il paye pour transporter ses effets à Boston, la différence serait bien assez pour induire des armateurs et des propriétaires de bâtiments à donner la préférence à la première place, et la compagnie aurait là autant de bâtiments qu'il serait possible au chemin de fer de pourvoir de charges. Afin d'avoir des charges pour l'ouest, ces bâtiments seraient obligés de réduire leur taux, de manière à faire passer beaucoup de ce trafic sur le Grand Tronc.

169. Quelle est la moyenne du montant de fret que vos bateaux à vapeur ont amené à l'ouest durant l'hiver dernier ?

Jusqu'à présent nous avons eu cinq bateaux à vapeur pleins et nous nous attendons à en avoir sept. Les charges, en Novembre, Décembre et dans la première moitié de janvier, ne varient pas plus que de 200 à 250 tonneaux. Nous ferons 23 voyages en tout, et nous calculons d'amener à peu près 12000 tonneaux. D'autres bateaux à vapeur qui ne viendront pas à Portland avant d'avoir leur charge montreront une proportion beaucoup plus grande. Des bâtiments à voile se contenteront de venir avec peu de fret afin de retourner chargés.

*Questions à Mr. Pennington, Directeur de Frêt.*

170. Veuillez dire la nature de vos occupations, de qui vous recevez vos instructions, et à quel officier de la compagnie vous êtes responsable ?

Mes devoirs comme directeur de fret du chemin de fer du Grand Tronc comprennent la charge entière de tous taux et tarifs qui ont rapport avec la besogne du chemin en fait de fret, à être constamment en communication avec les surintendants et les agents, à m'entretenir avec nos agents étrangers sur toutes questions ayant rapport au fret, et à me tenir au guet sur ce qui concerne le commerce général du pays en fait de transport. Toutes réclamations pour perte ou dommage de fret me sont soumises pour enquête et investigation. Les comptes pour le fret avec la compagnie Océanique de bateaux à vapeur de Montréal sont examinés et vérifiés à mon bureau. Je suis directement responsable au directeur général de qui je reçois mes instructions, et je suis constamment en communication avec lui sur toutes questions importantes qui ont rapport à des changements de taux, ou pour obtenir de grands contrats de fret.

171. Avez vous autorité pour diriger le mouvement du trafic de frêt ?

Je n'ai aucune autorité immédiate quant au mouvement du frêt sur le chemin de fer, mon devoir est d'avertir les surintendants des quantités de frêt contractées pour la localité, et l'urgence de chaque cas en particulier.

172. Durant cette dernière année y a-t-il eu des détentions ou retards dans le mouvement du frêt? Veuillez dire les lieux de quelques unes des principales circonstances de ce genre, et dites quelle en a été la cause ?

Il y a eu de grands retards pour le frêt l'automne dernier à Toronto, Sarnia et autres stations entre Kingston et Londres, qui furent causés par le manque d'un nombre suffisant de chars fermés et de locomotives, ainsi que par le défaut de plus grandes facilités aux stations de Toronto, Montréal, Portland, etc., particulièrement le manque d'élévatoires pour décharger les chars des masses de grain, par quoi ces chars auraient pu continuer d'opérer au lieu d'être arrêtés aux stations, attendant là qu'ils fussent vidés par le procédé lent de remplir des poches de grain et de les charroyer par de mauvais chemins.

173. Y a-t-il eu des réclamations pour dommages par rapport aux retards ou en conséquence de la dépréciation du marché lors de l'arrivée des consignations ?

Les réclamations pour retards ont été modérées, attendu que les contrats donnés ne précisait pas le temps, à l'exception d'un seul cas, et c'était un contrat pour transporter 36,000 minots de grain de Sarnia à Montréal, dans un temps limité, mais il ne fut rempli que plusieurs semaines après le temps fixé, en conséquence de quoi le consignataire a été incapable de l'envoyer par certains bâtiments, et a réclamé dix centins par minot de dommages, la réclamation a été compromise en lui allouant la moitié.

Quoique la compagnie n'ait pas souffert beaucoup par suite de ces réclamations, elle a beaucoup perdu aux yeux des expéditeurs qui comptaient sur son zèle et ses moyens de transport.

174. Aucune augmentation au fonds d'engins ou de chars de la compagnie, aurait-elle empêché d'arriver les événements dont vous venez de parler ci-dessus ?

Il est bien certain que si la compagnie eut eu l'automne dernier un nombre suffisant d'engins et de chars pour transporter tout le fret, la perte et le trouble dont je viens de parler, n'auraient pas eu lieu, et les recettes auraient été augmentées de \$10,000 à \$15,000 par semaine, durant les mois de septembre, octobre et novembre, vu que nous étions forcés de mettre des taux prohibitifs sur le fret de l'ouest, et pendant quelque temps de le refuser tout à fait; nous sommes de fait dans la même position maintenant, le commerce de fret est tout à fait restreint faute de pouvoir moteur suffisant; quand surtout c'est dans une saison comme celle-ci, où il faut deux engins pour trainer le même nombre de chars qu'un seul engin traîne en été.

175. Qu'elle est votre opinion au sujet de l'effet du dernier arrangement avec le "Great Western Railway" pour leur échange réciproque du fret et des passagers? Veuillez motiver vos opinions, et dire quel est son effet sur le trafic que vous avez eu sur d'autres lignes, ou que vous auriez pu raisonnablement vous attendre à avoir?

Les conventions pour le trafic avec la compagnie de chemin de fer du Great Western, sont dans mon opinion, préjudiciables aux intérêts du Grand Tronc, parceque d'après leurs dispositions, ce dernier se trouve à donner beaucoup de ce qui lui appartient loyalement avec justice, sans en recevoir aucun équivalent. Car pour le trafic entre London et Toronto, le Détroit et Toronto, et Sarnia et Toronto, nous avons sans doute à lutter avec le "Great Western"—les lignes entre ces endroits étant aussi courtes et aussi commodes que les lignes du Grand Tronc; et il ne serait que juste et loyal de verser toutes les recettes dans une bourse commune, pour être divisée également entre les deux compagnies. Mais le trafic allant et venant des endroits à l'est de Toronto, du Détroit, de London et de Sarnia, est sous le contrôle du Grand Tronc, et on ne peut donner aucune bonne raison pourquoi nous devrions en faire part au "Great Western." Je m'objecte aussi à la répartition des recettes qui sont en commun par suite de cet arrangement,—le "Great Western" recevant les trois cinquièmes, et le Grand Tronc ne recevant que les deux cinquièmes de ce qui reste après déduction faite des dépenses d'opération. Le partage devrait être égal, et seulement dans le trafic commençant à Toronto, ou y aboutissant.

L'effet que l'arrangement a sur le trafic que le Grand Tronc pourrait justement attendre des autres lignes, est d'empêcher complètement aucune réciprocité de trafic, excepté ce qui est d'un caractère purement local, avec la ligne de Buffalo et du lac Huron, et, par elle, avec les "lignes de New York et Erié," et "la Centrale de New York." Sans cet arrangement on pourrait faire un transport de produits considérable entre le Détroit et

Buffalo, et, durant la saison de navigation, entre Sarnia et Buffalo ; donnant au Grand Tronc un trafic entièrement nouveau, sur toute la longueur de sa section du Détroit, 60 miles, et sur 80 milles de la portion du chemin qui se trouve en Canada, depuis Sarnia à Stratford.

*Questions soumises à M. Shanly.*

176. La récente augmentation de trafic a nécessairement amené celle de la dépense. Croyez-vous que la proportion des recettes aux dépenses a été notablement affectée par-là ?

En comparant la demi année finissant au 31 décembre, 1859, avec celle finissant au 31 décembre, 1860, les recettes et dépenses figurent respectivement comme suit :

Recettes pour les derniers six mois de 1859.....	\$1,387,200
Dépenses (étant \$81 21 par cent de gains) .....	1,126,632
Recettes pour les derniers six mois de 1860 .....	1,817,575
Dépenses (étant \$83 4 par cent de gains).....	1,509,438

Dans les dépenses de la dernière demi année est incluse la très-grande somme de \$17,947 90 pour dommages aux propriétaires des effets, dont \$9,000 furent payées de bonne heure en 1860, pour la destruction par le feu d'une très-grande quantité de coton pendant son trajet par le chemin de fer. Au-delà de \$6,000 furent aussi payées pour dommage fait par le feu à la Pointe Levi et dans le district de Portland en 1855 ; les procès qui s'en suivirent ayant été en appel, les jugements en dernier ressort n'ont été rendus que l'année dernière. Dans les dépenses d'opération de la dernière moitié d'année sont aussi incluses \$4,889, subside payé pour l'opération de la section Rivière du Loup, et \$14,590 payées en à-compte du nolisement des vapeurs du lac Ontario.

C'est dans l'item du permanent entretien de la route, toutefois, que les dépenses d'opération de la demi année finissant le 31 décembre, 1860, se confrontent plus déficilement avec celles de la période correspondante de 1859. En 1860 les dépenses semi-annuelles à cet item étaient de \$474,142 pour 970 milles ; et en 1859, de \$356,575 pour 895 milles : dans le premier cas étant de \$489 83 par mille, et dans le dernier de \$398 40 par mille pour la moitié de l'année. Cette grande différence est principalement attribuable au renouvellement des rails et au fait que plusieurs des items qui dans les années précédentes étaient portés au compte de capital ont tous été mis à celui de la recette depuis juin 1860.

177. Il est évident que les passagers et le fret passant sur le chemin, pour une petite distance, doivent payer un taux plus élevé par mille que ceux qui vont à une plus grande distance, vu qu'il y a certaines dépenses ; telles que le coût de charger et de décharger, et les arrangements et le service des stations, qui doivent être couvertes, sans égard au coût réel par mille. Supposant que ces dépenses fixes, néanmoins, soient constatées d'une manière approximative, et ajoutées à l'item qui dépend du coût par mille, seule, la différence entre le taux pour 200 milles, et 100 milles,

serait le prix d'un transport de 100 milles, sans égard aux dépenses fixes, et pour le troisième 100 milles, il paraîtrait qu'il faudrait de plus une augmentation au taux total du même montant. Ce n'est pas le système suivi en fixant vos taux. Quelles autres considérations existe-t-il pour régler les proportions entre les taux pour de longues et de courtes distances, laissant de côté la considération de ces cas où il y a compétition sur les longues distances, et non aux points intermédiaires ?

Le tarif local des passagers est, autant que possible, uniforme à 2 deniers courant, par mille, sur toute la ligne. Les taux chargés aux passagers varient : parceque, pour tout trafic de cette nature, nous avons à lutter contre d'autres lignes plus courtes, entre les principales places de trafic, et en conséquence nos taux de passage pour tout le parcours ne peuvent pas être plus élevés qu'il ne le sont sur la ligne de communication la plus courte. Les tarifs pour le fret ne sont pas établis à un taux uniforme, par mille, par tout, le coût par mille diminuant en proportion de l'augmentation des distances. De petites charges, transportées à de petites distances, doivent toujours être soumises à des taux plus élevées en proportion, que des charges considérables transportées à de longues distances ; et le trafic local doit toujours payer plus cher, mille pour mille, que le trafic du parcours entier, parceque les dépenses qui résultent du premier, sont de beaucoup plus considérables que celle du dernier. La cause des plus grandes dépenses d'un trafic local comparées à celles d'un trafic de parcours entier, se trouve consister dans la somme moins considérable de services utiles rendus par les engins dans le coût de l'entretien des stations intermédiaires, magasins, etc., avec leur corps d'agents, portiers, gardiens des rails mobiles ou aiguilles, (*Switchmen*,) pour faire les entrées dans les livres, et manœuvrer les marchandises, et voir à placer les trains sur les voies d'évitement (*Shunting of Trains*). L'intérêt sur le coût primitif des stations et de leurs voies d'évitement, doit aussi être compté contre le trafic local. L'éclairage, le combustible et les taxes, forment d'autres *items* assez considérables dans la dépense. Quant à ce qui a rapport au service effectif des engins, des trains locaux, il est comme de raison, moins, mille pour mille, que celui rendu par ceux des trains de parcours entier, qui partent avec une charge complète, tandis que l'engin du train local (*Way Engine*) part souvent, n'ayant que deux ou trois chars, ou quelque fois n'en ayant pas du tout, et est obligé de prendre sa charge à mesure qu'il avance, déplaçant les chars et les mettant sur des voies d'évitement, à chaque station, ou un char ou deux, ou peut-être pas plus qu'un char à demi chargé, se trouvent à l'attendre.

Si le Grand Tronc abandonnait complètement le trafic de parcours entier ou le trafic étranger, les seuls points où des réductions importantes du corps fixe d'officiers pourraient être faites, seraient aux terminus, et dans les agences, à Boston, Chicago, Cincinnati, etc. Et les économies qui en résulteraient seraient si peu importantes comparées au coût inévitable d'un établissement fixe, qu'on pourrait presque dire, que tous les frais de transport de parcours entier, en grandes quantités, consistent dans leur simple déplacement (*moving*.)

Vu que le Grand Tronc est exposé à la concurrence, tant aux points

intermédiaires qu'aux *terminus*, les taux fixés doivent toujours être faits dans le but de la concurrence, et doivent changer aux différentes saisons, suivant les phases que peut prendre la concurrence. L'obligation de changer fréquemment les taux, et de les adapter aux circonstances qui ne sont point sous le contrôle de la compagnie, fait qu'il est impossible d'établir un principe uniforme dans la composition des tarifs. La ligne commence au Détroit, comme la concurrente de plusieurs rivales à ce point. A Sarnia, encore, elle a à lutter contre un autre chemin de fer, et une grande navigation qui lui disputent l'avantage ; plus loin, à Stratford elle est coupée par une ligne en correspondance avec Buffalo, dont les intérêts consistent à faire de Buffalo le marché du district entier de Huron. Venant à Guelph, nous trouvons un embranchement de la ligne "Great Western," luttant pour le trafic du comté de Wellington ; et à Toronto, deux lignes de chemins de fer et le lac, ont plusieurs intérêts contraires à ceux du Grand Tronc. De Toronto à Montréal et Québec, toute la navigation du St. Laurent nous fait opposition pendant sept mois de l'année, avec des steamers qui nous taquent à Port-Hope et Cobourg, dans l'intérêt d'Oswego ; tandis que vis-à-vis de Kingston et de Prescott, respectivement, sont deux lignes de chemins de fer qui rendent ces points plus proches, dans un cas, et aussi proches dans l'autre, de Boston, qu'ils le sont de Portland, par notre ligne. Toutes ces choses doivent être prises en considération en établissant les taux, et inévitablement entraînent certaines incongruités dans les prix du Grand Tronc, que ne montrent point les tarifs des chemins de fer différemment situés.

*Questions soumises à M. Thorburn.*

178. Quand on a livré de l'huile à M. Pomeroy, l'a-t-on entrée dans vos livres comme en magasin, et sinon, quel contrôle exerce-t-on sur la quantité d'huile qui passe par les mains de Mr. Pomeroy ?

Avant de prendre sous ma charge le département des réserves, l'huile livrée à Mr. Pomeroy n'était pas entrée dans les livres de réserve, et considérée comme étant en magasin, elle était entrée et portée, contre le département des réserves, lorsque les factures étaient reçues du fournisseur, ordinairement quelque temps après avoir été reçue par Mr. Pomeroy, et aucun moyen, autant que j'ai pu m'en assurer, n'a été adopté par le département ou autrement, pour s'assurer que la quantité, représentée par les factures, s'accordait avec celle véritablement reçue ; j'ai néanmoins fait des arrangements d'après lesquels toute telle huile est jaugée par Mr. Irvine, la personne à qui est confiée la garde du magasin subsidiaire à Toronto, à son arrivée là, et avant d'être transmise à Mr. Pomeroy pour être manufacturée ; on a aussi pris des arrangements pour la faire jaugeer lors de sa livraison à l'agent de la compagnie à Boston, avant son départ, et c'est à ce dernier, que les paiements sont faits, toute différence étant perte, tant que la compagnie l'a en mains.

179. Comment achète-t-on l'huile qu'on livre à Mr. Pomeroy ?

Mr. Pomeroy, en vertu d'un arrangement fait il y a quelque temps (avant que j'en prisse le soin) achetait l'huile lui-même ; il faisait cela, je pense, parcequ'il n'agréait pas à la qualité de l'huile qu'on lui fournissait.



180. Qu'elle est votre opinion à l'égard de la qualité de l'huile, telle que fournie par Mr. Pomeroy, et de sa valeur comparée à l'huile qu'on pourrait acheter ailleurs ?

La qualité de l'huile fournie par Mr. Pomeroy, pendant plusieurs mois antérieurs à, et au temps de ma nomination, était très inférieure, et ce au point d'être partout condamnée par les départements sur la ligne, il a, cependant, depuis qu'on lui en a fait des reproches, fourni un article bien supérieur; même ce dernier, a environ une piastre (\$1,00) le gallon, est à peine égal à ce que je peux me procurer, et que même je me suis procuré, de personnes à Montréal, pour soixante quinze cents (75 cts.) le gallon; cette opinion est le résultat de mon expérimentation réelle des deux; mais elle a rapport plus particulièrement à ses propriétés d'éclairage; leurs qualités respectives, comme servant à lubrifier, n'ont pas été le sujet d'aucune expérience; néanmoins je dirais que le même rapport existe aussi entre elles à cet égard.

*Questions à M. De Grassi, inspecteur du chemin de fer, Toronto.*

181. Veuillez dire quelle est la condition actuelle du chemin du Grand Tronc sous le rapport des barres de jonction (*ties*), rails, chairs, leste, aqueducs (*culverts*), ponts ?

*Rails.* La quantité de mauvais rails est, je penserais, entre 33 et 50 par cent des vieux rails.

*Barres de jonction.* Je porte à 25 par cent la quantité de mauvaises barres de jonction (*ties*).

*Chairs.* Je ne puis en définir la quantité par rapport à la neige, je pense qu'elle approche 50 par cent.

*Leste (ballasting).* Bien bon sur toute la ligne.

*Aqueducs (culverts).* Actuellement en bonne condition.

*Ponts.* Considérant leur étendue, en très bon ordre.

182. Peut-il soutenir la comparaison avec d'autres chemins dans la province ?

*Rails.* Avec les longues lignes de chemin de fer, à-peu-près. Avec les courtes lignes, il ne le pourrait pas.

*Chairs.* Leur qualité et grandeur sur le Grand Tronc ne sont pas bonnes.

*Barres de jonction (ties).* Sur le pied moyen avec les chemins d'un âge égal.

*Leste (ballast).* Aussi bon qu'aucun, et meilleur que dans le plus grand nombre de chemins de fer.

*Aqueducs (culverts).* Généralement construits des meilleurs matériaux, et en aussi bon ordre qu'aucun.

*Ponts.* De beaucoup supérieurs à aucun de ceux des autres chemins de fer.

Les réponses susdites sont correctes au meilleur de mon jugement, prenant aussi en considération le désavantage de la saison.

183. Durant votre inspection officielle du chemin de fer, avez-vous remarqué aucuns cas d'extravagance ou de prévarication?

Toronto, 25 mars, 1861.

MONSIEUR,--J'ai l'honneur de vous transmettre les réponses à toutes les questions qui m'ont été soumises vendredi dernier par la commission d'enquête "de l'état du chemin de fer du Grand Tronc du Canada," à l'exception de la dernière, me demandant si "j'ai remarqué aucuns cas d'extravagance ou de prévarication." Sur ce point je dirai avec tout le respect possible, que comme ça n'a jamais formé, ni composé aucune partie de mes devoirs officiels, il me répugne d'offrir spontanément aucun renseignement basé sur le simple ouï-dire.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. DE GRASSI.

THOMAS WILY, écr, Secrétaire  
de la commission d'enquête,  
du chemin de fer du Grand Tronc du Canada;  
Montréal.

*Questions soumises à M. Shanby.*

184. Nous remarquons dans les comptes un item "Hotel Sarnia;" est-ce qu'il y a là des logements pour les voyageurs?

Il y a des logements à l'Hotel Sarnia c'est-à-dire, des chambres à coucher pour un certain nombre de voyageurs, mais c'est sur un pied limité, les deux principales chambres à coucher et ce qui est appelé la chambre du bureau, étant réservées pour l'usage des principaux officiers de la compagnie, quand leur présence est requise à Sarnia.

185. L'hôtel est-il loué, ou maintenu par la compagnie?

Jusqu'à la fin de novembre de l'année dernière, l'hôtel était maintenu par la compagnie; mais depuis cette époque, il a été loué par un locataire qui paie un loyer de \$800 par année pour l'hôtel et une petite chambre à St. Mary's.

*Question soumise à M. Elliott.*

186. Nous remarquons dans les livres un compte intitulé: "Comptes du Secrétaire des Traités Canadien" ("Canadian Secretary's Drawing Accounts,") qui a porté \$24,000 à son débit depuis plusieurs années.—Veuillez expliquer cette transaction.

En l'année 1858, ce compte fut ouvert avec la banque du Haut Canada, et des montants de \$4,000 et de \$20,000, portés à son crédit, à fin de pouvoir payer, de temps en temps toute réclamation urgente, et éviter aussi le retard causé par la routine des départements. Peu de temps après mon entrée dans l'exercice de mes présentes fonctions, après consultation prise avec le directeur gérant, j'ai décidé d'abolir ce compte, et sa clôture finale n'attend que l'ajustement de deux ou trois transactions de très-peu d'importance.

*Questions à M. McKenzie.*

187. Veuillez mentionner le principe d'après lequel on paie des primes et on accorde des médailles, aux conducteurs d'engins et aux chauffeurs, pour économie dans la consommation de bois de chauffage et d'huile ?

Le principe d'après lequel on paie des primes et on accorde des médailles, est basé sur les économies effectuées dans la consommation du bois, de l'huile et du suif, la prise en considération de l'activité générale des hommes, les charges transportées, l'exemption d'accidents ou de malheurs a leurs engins, les rapports faits contr'eux, la bonne conduite, et la durée de temps que les hommes tiennent leurs engins sur le chemin sans avoir besoin de réparations considérables.

D'après mon expérience, quand ce principe n'est pas adopté, il y a peu de mérite à travailler avec économie, et des hommes n'ayant rien à gagner que leur paie journalière, consomment et gaspillent beaucoup plus qu'ils ne le feraient autrement, tandis que d'un autre côté, ç'a produit un système de rivalité entre eux dans le but de diminuer la consommation autant que possible, et d'obtenir ainsi la plus haute récompense.

Pour vous renseigner à cet effet, je vous transmets " un état mensuel de l'ouvrage fait, et du bois, de l'huile et du suif consommés, ainsi que copie d'une communication venant de M. Trembicki, l'ex-surintendant des Locomotives," \* et il est tout probable que c'est l'homme qui a eu le plus d'expérience à cet égard.

On accorde tous les ans des médailles aux hommes qui ont été en tête de la liste pour deux périodes de six mois consécutives.

188. Ce système est-il, suivant vous, judicieux, et a-t-il aucun effet préjudiciable au montant du tonnage transporté ?

Ce système, suivant moi, est judicieux, et je suis certain que vous verrez facilement par les documents transmis avec les présentes, qu'il n'a pas d'effet préjudiciable sur le montant de tonnage transporté et qui constitue une des principales causes pour lesquelles les primes sont accordées.

---

\* On n'a pas jugé nécessaire de les publier.

*Réponse de Mr. Alfred White, assistant commis en chef, du chemin de fer,  
"New York Central Railroad."*

189. Voulez-vous dire aux commissaires du chemin de fer du Grand Tronc quels sont vos taux de contrat avec les laminoirs pour le laminage à nouveau des rails ?

La compagnie des "Forges de Rensselaer" ("Rensselaer Iron Works") défalque \$25 par tonneau—nous livrons le vieux rail et emportons le nouveau.

*Réponse de M. A. G. Smith Président de la Compagnie de Laminoirs de Cleveland.*

190. Quels prix recevez vous pour le laminage à neuf de rails par tonneau, livrant la même quantité que celle reçue à vos moulins ?

Notre prix pour laminier à nouveau les rails par tonneau de 2000 livres, serait, en proportion de notre tonneau ordinaire de 2,240, livres; \$21<sup>43</sup>/<sub>100</sub>.

*Questions à W. P. Howland, M. P. P.*

191. Vous êtes-vous, durant l'année passée, servi du chemin de fer du Grand Tronc dans le département du fret ?

192. Quelle était la nature de vos affaires, et quelle a été votre expérience en général, de la manière dont on transigeait les affaires avec vous, donnant les dates si possible ?

En réponse aux questions contenues dans votre faveur du 5 du courant, je vous demande la permission de dire à la première, No. 191, que je me suis servi du chemin de fer du Grand Tronc dans le département du fret pendant l'année passée, et en réponse à la seconde, No. 192, que mon genre d'affaires est celui d'un manufacturier de farine et d'un négociant en grains et farines généralement, et que je suis un associé dans une maison d'épicerie en gros. L'administration du chemin, d'après mon expérience, et à mon avis, n'a pas été satisfaisante, et n'a pas été telle à favoriser les intérêts du pays, ou ceux de la compagnie.

Le tarif des taux pour fret a été inégal et injuste, différenciant en faveur d'une section, et créant du mécontentement contre une autre, et produisant, en même temps, dans mon opinion, moins de profit net au chemin que n'aurait pu le faire un tarif uniforme et équitable.

Les irrégularités et les délais inutiles dans le transport des effets a été si général dans les quelques derniers mois, qu'on pourrait dire qu'ils ont plutôt été la règle que l'exception ; comme exemples de cela dans mon propre cas je puis dire que vers le 15 de janvier dernier, je livrai à la station de Charlton, (4 miles ouest de Toronto), 200 quarts de farine pour lesquels j'obtins un bulletin d'expédition ; la farine fut consignée suivant l'ordre d'un de mes correspondants à Portland, et devait être livrée à cet endroit.

Bien qu'assuré qu'elle serait expédiée sans délai inutile, elle ne fut touchée que dix jours après environ, et encore sur les représentations qu'en fit le propriétaire en chef du département.

Une autre quantité de 100 quarts fut livrée à la même station, vers le 13 de janvier, et un bulletin d'expédition obtenu en conséquence ; cette quantité était vendue à un correspondant de Boston, payable à la livraison là. Je crois que cette dernière quantité est encore à la station à l'heure qu'il est (8 avril). Il est sûr qu'elle était encore là il y a quatre jours.

Je livrai un troisième lot de 1000 barils à la même station, lequel demeura lui aussi sur place au delà de six semaines avant d'être expédié à bord du vaisseau.

Une autre quantité de 1000 quarts à la station de Weston, et j'obtins pour elle mon bulletin d'expédition de bonne heure en février ; une partie de ce lot était encore là la semaine dernière, les deux autres lots furent vendus et les paiements en conséquence faits conditionnels en raison de l'expédition de la farine, et je fus assuré qu'elle serait expédiée incessamment.

Mon expérience m'ayant appris qu'on ne pouvait faire aucun fond sur les promesses faites au nom de la Compagnie, un sentiment de justice pour mes correspondants m'obligea de refuser l'acceptation d'offres ultérieures.

Je ne donne pas les dates précises, n'ayant pas ici mon livre sous les yeux, mais j'ai la confiance que celles données se trouveront à peu près exactes.

193. La terre que messieurs Gzowski et Cie. ont achetée, à Sarnia, est-elle dans la possession du Grand Tronc, et la compagnie a-t-elle fait inscrire son hypothèque sur icelle ? Si non, veuillez bien dire en quoi les comptes qui sont au Grand Livre, jusqu'au 31 décembre, portés au titre de "Terres de Sarnia" et "d'Intérêt sur hypothèque sur les terres de Sarnia", s'en trouveront affectés ?

*Réponse de M. Elliott.*

La compagnie de chemin de fer du Grand Tronc n'a eu aucun acte translatif de propriété de la part de messieurs Gzowski et Cie., ni non plus la compagnie n'a fait inscrire d'hypothèque sur icelle. Le compte "Terre de Sarnia" sera crédité de £10,000, avancés en à-compte de l'achat, et aussi de telles autres sommes qui auront pu être dépensées à même les fonds de la compagnie pour l'amélioration et l'administration de la propriété. "Intérêt sur hypothèque sur Terres dans Sarnia" sera aussi crédité de tout intérêt qui aura pu y être mis à son compte.

194. Donnez-nous, s'il vous plait, une copie de la minute du Bureau de Londres du 15 de Novembre, 1860, dont il est parlé dans le journal d'entrée du 15 Décembre, (fol. 816) ?

“ Résolu—Que les Agents Financiers de la Province du Canada ayant avancé déjà la plus grande partie de la somme, et étant convenus d'avancer le reste, des fonds requis pour le rachat des £500,000 de bons provinciaux à 6 par cent sur la demande du Ministre des Finances ; et vu que ces bons furent prêtés à la compagnie d'après les instructions de l'hon. John Ross, on désire que les Agents Financiers ouvrent un compte séparé pour ces paiements, sous le titre de :—

*Prêt par les Agents Financiers de la Province du Canada à la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc par l'ordre de l'hon. John Ross, agissant de la part du Ministre des Finances du Canada.*

mais de débiter le compte d'emprunt ordinaire de la compagnie de l'inté-êt du et payé sur emprunts faits sur la garantie des bons ci-dessus mentionnés.”

NOTE.—La correspondance suivante du 25 Avril au 6 Juin a rapport à la réponse ci-dessus :

(Copie.)

BUREAU DE L'AUDITEUR,  
Québec, 18 Avril, 1861.

MON CHER MONSIEUR.—Dans mon examen des livres du Grand Tronc en accomplissement de mes devoirs comme Commissaire, j'y ai trouvé une entrée intitulée—“ Compte d'Emprunt des Agents Financiers du Canada” auquel j'ai appelé votre attention et dont la commission a fait le sujet d'une question à vous être posée. J'ai depuis obtenu une copie de la minute du Bureau de Londres sur laquelle l'entrée était bâ-ée, et que je vous inclue maintenant. Tout-à-fait indépendante de sa portée sur les affaires du Canada, cette minute est si importante eu égard aux Finances de la Province, que je regarde comme mon devoir le plus pressant de vous en donner connaissance, afin que vous puissiez faire telles démarches qu'il vous paraîtra nécessaire, pour mettre fin à tout doute qui peut exister quant à la responsabilité de la Province, qui paraît apparemment déduite de la minute en question.

Je demeure, etc.

(Signé)

JOHN LANGTON.

L'Honble. A. T. GALT, Ministre des Finances.

(Copie.)

BUREAU DU MINISTRE DES FINANCES,  
Québec, 25 Avril, 1861.

MESSRS. BARING, Frères et Cie.  
MESSRS. GLYN, MILLS et Cie.  
Londres.

MESSIEURS.—J'ai l'honneur de vous inclure une communication qui m'est faite par l'Auditeur de la Province au sujet des termes d'une entrée dans les livres de la Compagnie du Grand Tronc, et je vous prie d'avoir la bonté de voir à ce que la même soit corrigée.

Comme le Gouvernement n'a jamais sanctionné aucune telle transaction que celle qui appert dans l'entrée, nous présumons que l'erreur est arrivée dans le Bureau de la Compagnie du Grand Tronc.

J'ai l'honneur d'être, Messieurs, votre très humble et obéissant serviteur,

(Signé)

A. T. GALT, M. de F.

MONSIEUR.—Nous avons à accuser réception de votre lettre du 24 d'Avril, avec une pièce du Bureau de l'Auditeur de la Province, au sujet des termes d'une entrée dans les livres de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc : Nous nous sommes en conséquence adressés à la Compagnie du Grand Tronc à ce sujet, et nous vous incluons copies de la correspondance pour votre information, lesquelles nous l'espérons vous donneront satisfaction.

Nous avons l'honneur d'être, Monsieur, vos très obéissants serviteurs,

(Signé)

BARING, Frères et Cie.  
GLYN, MILLS et Cie.

L'Honble. A. T. GALT,  
Ministre de Finance du Canada, etc. etc. etc., Québec.  
Londres, 16 Mai, 1861.

(Copie.)

LONDRES, 14 Mai, 1861.

MONSIEUR.—Nous incluons copie d'une lettre et document reçu du Ministre des Finances du Canada, et bien que nous sachions nous même que le compte dont il est question, ne représente aucune réclama-

*Questions à Mr. R. P. Cook, Ingénieur, Division Centrale.*

195. Quel est l'état des rails dans votre division ?

Le fer originaire est à-peu-près usé, en quatre ou cinq ans d'ici il n'en restera pas un seul rail. Dans quelques sections où le lestage a été bien fait, le fer est en meilleur état ; là où il a été mal fait soit en quantité soit en qualité, le fer a beaucoup souffert.

196. Quelle est la qualité du fer, est-ce là la principale cause de sa rapide usure ?

J'ai toujours dit que le fer était de mauvaise qualité. Il est très-inférieur au fer qui est sur la section occidentale ; même faits de bon fer les rails ne peuvent durer aussi longtemps sur une seule ligne ; les rails sans cesse remués de ça de là se dégagent de leurs chairs décollés.

197. Quel a été la quantité de rails cassés cet hiver ?

Du 1er de décembre au 16 de mars un peu plus de 800 rails de cassés, en sus des rails usés et dangereux ; de ceux-ci, 13 étaient des nouveaux

tion du chemin de fer du Grand Tronc contre le Gouvernement Provincial du Canada; nous serons contents de recevoir une lettre du Bureau de Londres explicatoire des raisons pour l'ouverture d'un compte sous le titre qui lui est annexé.

Nous demeurons, Messieurs, vos très obéissants serviteurs,

(Signé.)

BARING, Frères et Cie.  
GLYN, MILLS et Cie.

J. M. GRANT, Ecr.,  
Secrétaire de la Compagnie du chemin de fer  
du Grand Tronc du Canada, Old Broad St.

(Copie.)

BUREAU DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC DU CANADA,  
21, Old Broad Street, Londres, 14 Mai, 1861.  
E. C.

MESSIEURS,—Les Directeurs du Bureau de Londres de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada désirent que je vous apprenne que l'entrée dans nos livres dont vous parlez fut faite afin de distinguer les divers comptes entre la Compagnie et les Messrs. Baring, Frères, et Messrs. Glyn, Mills et Cie., mais n'eut jamais en vue de constituer aucune réclamation de la part de cette Compagnie contre le Gouvernement Provincial, laquelle j'ai autorité pour le dire, n'existe pas par rapport à ce compte de la part de la Compagnie contre le Gouvernement Provincial du Canada.

J'ai l'honneur d'être, Messieurs, votre très obéissant serviteur,

(Signé.)

JOHN M. GRANT, Secrétaire.

Messrs. BARING, Frères et Cie.  
Messrs. GLYN, MILLS et Cie.  
Agents Financiers de la Province du Canada,  
Londres.

(Copie.)

DÉPARTEMENT DES FINANCES,  
Québec, 6 Juin, 1861.

Messrs. BARING, Frères et Cie.  
Messrs. GLYN, MILLS et Cie.  
London.

MESSIEURS.—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre faveur du 16 de Mai avec son contenu, et il est satisfaisant de recevoir votre confirmation que l'entrée dont il est question dans les livres du Grand Tronc n'avait pas pour but de constituer aucun engagement de la part de la Province. Le Gouvernement est, toutefois, d'opinion que la Compagnie du Grand Tronc n'aurait pas du faire usage du nom des "Agents Financiers," lorsqu'aucune transaction quelconque n'a eu lieu avec aucune de vos maisons respectivement dans cette capacité là.

Je demeure, Messieurs, votre très obéissant serviteur,

(Signé.)

A. T. GALT, M. de F.

modèles à plaques d'Angleterre, et un des laminés à neuf. La principale partie des cas de cassure a été à l'extrémité est, plus de 300 entre Montréal et Cornwall; quelques-uns des rails ont été brisés en douze morceaux; la plupart se cassent en plus d'un endroit.

198. Où en est la cassure par comparaison avec celle des années passées ?

Nous en avons eu 790 de cassés dans l'hiver précédent.

199. Quel est le nombre de trains qui ont déraillé ?

Mr. Shanly a un état qui donnera le renseignement voulu pour cette année. Il y a eu un grand nombre de chars qui ont déraillé l'hiver dernier.

ÉTAT des accidents arrivés aux trains, par suite des rails cassés, dans le district Central, entre le 1er janvier et 4 avril, 1861.

Date de l'accident.	Nombre et genre de train.	Lieu de l'accident.	No. des chars déraillés et endommagés.
12 janvier.....	No. 8 train de fret.	Près de Newtonville.	3
id. id. ....	" 10 id. ..	id. Cèdres .....	5
12 février .....	" 2 id. ..	id. Napanee....	2
15 id. ....	" 6 id. ..	id. Newtonville..	5
28 id. ....	" 9 id. ..	id. Cornwall ...	1
7 mars .....	" 7 id. ..	id. Lancaster...	2
id. id. ....	" 1 id. ..	id. Lansdowne..	2
id. id. ....	" 3 id. ..	id. Anetville....	1
id. id. ....	" 3 et 11 id. ..	id. Waterloo ...	12
8 id. ....	" 7 id. ..	id. R. Beaudette	6
id. id. ....	" 4 id. ..	id. Pointe Claire	4
id. id. ....	" 7 id. ..	id. Cobourg....	3
11 id. ....	" 8 id. ..	id. Lyn .....	7
14 id. ....	" 3 id. ..	id. Mallorytown.	3
17 id. ....	" 5 id. ..	id. Vaudreuil...	9
27 id. ....	" 6 id. ..	id. Lancaster...	6
29 id. ....	" 12 id. ..	id. Pointe Claire	4
30 id. ....	" 20 id. ..	id. Bath Road..	3
4 avril.....	Train de bois.....	id. St. Ann.....	2
	20 trains interrompus.	Total des chars endomm.	80

Les nombres pairs sont tous d'en haut.  
Les impairs sont ceux de trains d'en bas.

W. SHANLY.



200. Cette diminution est-elle la conséquence d'une augmentation de surveillance ?

Oui, nous avons jour et nuit des surveillants, un par chaque cinq milles, en outre des troupes régulières de travailleurs. La troupe régulière de section est de trois hommes et un conducteur, et des mains en sus au besoin. Pendant les fortes gelées nous avons suivi presque chaque train soit à pied ou dans des chars à bras à la recherche des rails cassés.

201. Quelle quantité de rails à mortaise unie avez-vous dans la division ?

Environ 34½ milles, dont un peu plus de la moitié est de rail laminé à neuf—les deux espèces ont été posées l'été dernier ; depuis lors, à peu près 32 des rails anglais ont été ôtés, dont 13 étaient cassés, pendant qu'il ne s'en trouvait qu'un seul de ceux laminés à neuf.

202. Regardez-vous donc les rails laminés à nouveau comme meilleurs que le nouveau rail anglais ?

Oui, ils ne paraissent pas si bien, et en premier ils n'étaient pas coupés carrés au bout, mais on les a améliorés sous ce rapport et ils font décidément un meilleur usage.

203. Quelle est la qualité des chairs ?

Ils sont de fer forgé étampé sur la plaque avec une lèvre relevée ; ils ne conviennent pas au rail—il n'y a de rainures qu'à un seul bout du rail et celles-ci ne correspondent pas avec les trous à clous des chairs ; la conséquence est que beaucoup de chairs se cassent et que les rails se déplacent. Je crois que la détérioration du rail est en grande partie due à la mauvaise qualité des chairs.

204. Quelle longueur de rails croyez-vous que vous aurez à poser l'année prochaine ?

J'ai fait demandé de 40 miles et cela sera à peine assez pour faire face aux besoins.

205. Quelle est la dépense pour le reposage et la réparation ?

Il y a eu 5100 rails réparés l'hiver dernier en outre de ceux qui furent coupés. La réparation coûte à peu près \$8 par tonneau. Le posage à nouveau va à \$185 par mille incluant les clous.

206. D'après quel principe choisissez-vous les parties du chemin pour le posage ?

Il est désirable de poser le nouveau rail à longues bandes, vu qu'il diffère en hauteur, en longueur et dans l'espèce de chair employé ; s'il

n'était pas nécessaire de se procurer du fer neuf pour les réparations de la ligne, je renouvellerais les plus mauvaises places ; comme c'est là, je renouvelle les meilleures de manière à avoir autant de bon fer que possible à même des vieux chemins pour réparations.

207. Quelle est la condition des barres de jonction ?

Elles commencent à manquer ; nous en avons mis à peu près 55000 l'année dernière et avons contracté pour 60000 cette année.

208. Quelle est l'organisation de votre division ?

Je relève immédiatement du directeur gérant qui agit généralement par l'entremise de Mr. Trembicki. J'ai sous mes ordres deux assistants et un commis de bureau. Toute la division est partagée en 5 inspecteurs, en outre desquels il y a aussi deux inspecteurs de pont avec le nombre nécessaire de mécaniciens. Le district de chaque inspecteur est divisé en section de 5 milles, chacune sous un conducteur (*foreman*). Les inspecteurs peuvent engager d'autres bras au besoin.

209. Quels sont les arrangements pour nettoyer la neige ?

La division d'autorité n'est pas très-claire, on place des gens pour pelleter la neige, mais nous n'avons aucun contrôle sur les charrues à neige ; elles sont sous celui du directeur du trafic.

210. Est-ce que le niveau de votre division est bien aligné ?

Non, tout au contraire, et cela affecte d'une manière très dommageable la solidité de la lisse.

211. Comment divisez-vous les dépenses entre capital et recette ?

Quelques ouvrages, comme appentis neufs, ont été mis au compte capital, mais en autant que mes comptes y sont concernés, tout ouvrage sur la ligne est porté au compte de recette.

*Questions à D. Starke, Ingénieur, Division de l'Est.*

212. De quelle portion de la ligne avez-vous la surintendance ?

Ma division s'étend de Montréal à Island Pond, et de Richmond à la Rivière-du-Loup.

213. Quel est l'état général des rails dans votre division ?

Il y en a beaucoup de mauvais et j'estime qu'il faudra douze tonneaux par mille (sur toute la section, excepté celle de la Rivière-du-Loup) pendant cette saison pour pouvoir la maintenir. Les plus mauvais rails sont entre Montréal et St. Hilaire.

214. Quelle sera dans votre opinion la longueur totale du temps, comptant depuis le temps qu'ils furent posés, que les rails dans votre division dureront ?

La qualité des rails posés dans ma division devrait durer je pense environ sept ans.

215. Combien s'en est-il cassé dans le cours de l'année passée ?

Environ 300 je crois jusqu'à cette date, tous du patron de ceux du pont ; j'ai à peu-près vingt milles de rails (nouveau genre) (*fish rails*) posés, 5 milles de manufacture anglaise et 15 de laminés, à neuf, qui tous dureront très-bien ; aucun ne s'est cassé et seulement deux ou trois ont manqué par suite de gerçures et de pailles.

216. Quelle est la condition des chairs ?

Les chairs sont pour la plupart en plaques de fer forgé. Il y en a beaucoup de mauvais et j'estime que de 2000 à 3000 seront en requisition dans ma division cette année.

217. Quelle est la condition présente des barres de jonction ? De quel bois se sert-on, combien en a-t-on posé l'année dernière, et combien en faudra-t-il cette année ?

On en a posé environ 100,000 l'an passé, et on vient de contracter pour 60 ou 70,000. Le bois dont on se sert est principalement le tamarac et la pruche.

218. Dans le tableau de l'actif mis devant les commissaires, se trouve l'item suivant :

Compte non soldé du fret.....	\$605119 16	
Moins dû pour agences, &c.....	58936 83	
	<u>          </u>	546182 33

Mais dans l'état de Mr. Hardman, le montant du trafic non soldé est porté au

Crédit.....	\$307945 10	
Moins au débit.....	126260 14	
	<u>          </u>	181684 96

Il se trouve une autre somme de \$386884 06, non soldé dans l'état de Mr. Hardman, mais avec une note qu'elle doit être effacée par un transfert de chèque du département de comptabilité—expliquez cette différence, s'il vous plait ?

*Réponse de M. Elliot.*

Dans l'état de l'actif donné par le secrétaire et trésorier, le fret non soldé

Est porté à.....	\$546182 33	
Ajoutez le fret de la compagnie non certifié par les départements, et la recette du télégraphe, déduite dans l'état ci-dessus \$546182 33, mais encore inclus dans les non soldés de Mr. Hardman.	\$ 22520 06	\$568702 39

L'état de Mr. Hardman montre :

Non soldé propre à la collecte.....	\$307945 10
Déduit montant payable à d'autres lignes.	126260 14
	181684 96

Mr. Hardman apporte encore un autre montant non soldé (avec la note tel que décrite dans l'enquête.).....

\$386884 06	\$568569 02
-------------	-------------

Différence..... \$133 37

Ce qui, on le suppose, s'équilibrera dans les comptes du département du fret dans la demi année courante.

L'état de Mr. Hardman, s'élevant à \$386884.06, est composé des items suivant, vis-à-vis chacun desquels je place le renseignement que je suis en état de donner, savoir :

Agences Canadiennes et des Etats-Unis...	\$24534 15	Le secrétaire et trésorier est maintenant prêt à donner un chèque.
Compte de mauvaises dettes	11882 62	Id. id.
Compte de dépense de l'Agence Européenne tel que rapporté à Mr. Hardman par le bureau de Londres.	41475 90	Peut donner un chèque en-à-compte pour \$35526 68, étant le montant qui appert dans les livres à Londres.
Comptes des Traités Européennes, tel que rapporté à idem. par idem.	18084 81	Il se trouve un mémoire du bureau de Londres de £12097 6s. 5d. sterling, ou \$58673 63, tel que reçu et qu'on suppose être en-à-compte de ces items, mais il paraît être tenu séparément, et n'est pas crédité dans les livres de Londres—Jusqu'à ce que cela soit fait, on ne peut pas donner de chèque.
Agence Européenne id. par id.	45075 75	
Bureau de Londres, Angleterre	245830 83	Id. id.
	\$386884 06	

219. Dans le rapport du 28 Octobre, 1860, des directeurs à Londres et dans la feuille de balance annexée à ce rapport, le montant des débentures de Toronto dans les mains de la compagnie est porté à £67,000 sterling,

au chapitre de l'actif cette somme est posée à \$252026 91, ou £51786 7s. sterling. D'où vient cette différence ?

Le montant originaire de débentures dans les mains de cette compagnie était de.....	\$400000
Sur ce montant la corporation de Toronto a payé et fait remettre à Londres par Mr. Thomas Galt...	150000
	<hr/>
La balance.....	\$250000
Fut convertie en bons sterling payable à Londres.	
Moins une somme accordée à la corporation de Toronto "pour échanger les débentures et faire le principal et intérêt payables à Londres," de £7531 5s courant ou.....	30125
	<hr/>
	\$219875
A ce montant fut ajoutée une balance d'intérêt et frais dus par la cité à la compagnie en rapport avec ces bons, comme il appert à l'état de compte de Mr. Thomas Galt.....	\$ 9831 67
	<hr/>
Faisant.....	\$229706 67

Ou £47200 sterling, lequel montant fut converti en bons sterling, et qu'il est reconnu être dans la possession du bureau à Londres.

220. Y a-t-il eu depuis Janvier au 31e Mars aucun arriéré d'intérêt sur les débentures de la cité de Montréal, du Séminaire de Montréal, ou de la compagnie des terres britannique Américaine ?

*Réponse de M. Elliott.*

Dans le cas des bons de la cité de Montréal, la banque du Haut Canada, qui a été dans l'usage de payer l'intérêt, a été notifiée de la part du bureau à Montréal de discontinuer de le faire.--Et alors le terme de Mars se trouve arriéré, \$3000. Il y a aussi une somme de \$17340 due à la banque du Haut Canada, qui n'a pas encore été portée au compte.

Dans les bons du Séminaire de Montréal \$1000 ont seulement été payées sur \$3000, terme de Septembre dernier, et celui de Mars est encore dû. Somme toute \$5000.

Dans les bons de la compagnie des terres britannique Américaine, le terme de Septembre a été payé, mais pas celui de Mars, \$3000.

221. De Janvier au 31 mars, y a-t-il eu arriéré de paiement sur les à-compte dus sur le bail de l'Atlantique et du St. Laurent ?

Nul tel payment n'est tombé en arriéré en Canada.

Le bureau à Londres ne paie pas les quartiers de la rente de l'Atlantique due à Londres.

La rente sur 5891 parts fédérales de la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, due le 31 Décembre, 1860, et s'élevant à \$3 par part à \$17673, demeure non payée.

NOTE.—Il y a un débit dans les livres de \$23179 92 contre la compagnie de l'Atlantique, qui aurait pu y être inclus comme un actif, il a été fait principalement par le ci-devant chef de comptabilité.

---

*Question No. 222.*

Québec, 8 Avril, 1861.

MON CHER MONSIEUR,—Je vois dans mon examen des livres du chemin de fer du Grand Tronc, qu'en novembre dernier un compte pour un nouvel emprunt a été ouvert sous le titre des "Agents financiers du Canada," pour £500,000 sterling. Comme aucun tel compte avec les Agents financiers ne paraît dans les livres de la province, me permettriez-vous de vous demander de vouloir bien m'informer si vous êtes au fait d'aucun arrangement avec eux autorisant tel emprunt ?

Je demeure sincèrement le votre,

JOHN LANGTON.

Honorable A. T. GALT,  
Ministre des Finances.

BUREAU DU MINISTRE DES FINANCES,  
Québec, 9 Avril, 1861.

MON CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 8 du courant, disant que dans les livres de la Compagnie du Grand Tronc, un compte pour un nouvel emprunt paraît avoir été ouvert en novembre dernier, sous le titre de "agents financiers du Canada," pour £500,000 sterling, et me demandant si je suis au fait d'une pareille affaire, je prends la liberté de vous dire qu'un tel emprunt n'a jamais été fait ni autorisé par le gouvernement.

Je demeure votre tout dévoué,

A. T. GALT.

JOHN LANGTON, Ecuyer,  
Président, Commission C. F. G. T.

---

*Question à M. Hardman.*

223. Dites, s'il vous plaît, quelle est la proportion entre le fret d'en haut et d'en bas ?

Etat montrant l'allée et venue du fret Est et Ouest, en tonneaux, pour Pannée finissant le 30 Juin, 1860.

	Local.	Etranger.	Total.
Allant Est.....	358,588½	54,485½	413,074
Allant Ouest.....	170,697	39,200¼	209,897¼
			Tonneaux. 622,971½

J. HARDMAN, Auditeur.

Bureau de l'Auditeur,  
Montréal, 9 Avril, 1861.

	Tonneaux.
Du C. de F. d'And. et Ken. allant Est.....	23,102½
Au C. de F. d'And. et Ken. allant Ouest.....	29,780¼

*Réponse de M. Mackenzie.*

224. Nous remarquons que les dépenses de locomotives en 1860 se sont accrues d'à-peu-près 40 par cent. sur celles de 1859. Pouvez-vous assigner aucune raison d'une si grande augmentation ?

Les dépenses de locomotives se sont accrues d'environ 36 par cent, ce qui s'explique comme suit : la distance parcourue s'est accrue de 35 par cent, et en 1859, le service de notre train de fret n'était que de 15 par cent de plus que sur la distance parcourue par le train de passagers, pendant qu'en 1860 il était de 60 par cent.

225. Veuillez-nous procurer un état jusqu'au 31 mars ou jusqu'à la dernière date possible, du nombre des locomotives et chars de toutes classes subissant ou attendant des réparations.

**RAPPORT** des engins et chars attendant ou subissant des réparations,  
6 avril, 1861.

DESCRIPTION.	Attendant répa-	Subissant des
	ration.	réparations.
	No.	No.
Engins de passagers.....	7	14
Id fret.....	6	20
Première classe.....	5	7
Seconde id .....	9	2
Bagage.....	1	3
Id et bureau de poste.....	1	1
Fermés.....	85	23
Plateforme.....	135	25
A animaux .....	7	.....
A freins d'avant-garde.....	.....	3
A lesté.....	24	.....
Charrues à neige.....	3	4

*Question à l'honorable John Ross, président de la compagnie du Grand Tronc.*

226. Quels sont vos devoirs comme président de la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc ?

Je préside à toutes les assemblées de bureau et j'ai été depuis l'organisation de la compagnie principalement occupé de négociations pour lui aider à faire face à ses difficultés financières. Le bureau en chef de la compagnie étant à Montréal, je n'ai pu, pendant une partie considérable de cette année, me dévouer de jour en jour aux affaires de la compagnie, soit comme membre du comité exécutif, ou comme directeur ou contrôleur général du bureau, ou participant de quelque manière à la direction des affaires à Montréal. J'ai été absent en Angleterre, pour les affaires de la compagnie d'année en année, à l'exception de l'année 1854.

227. Quels sont les devoirs respectifs du bureau de Londres et des directeurs en Canada ? Et par qui sont nommés les employés ?

Le bureau des directeurs à Londres ne forme de fait qu'un corps avec celui des directeurs du Canada, et d'après la charte de la compagnie, ne fait qu'un seul bureau. Il y en a cinq à Londres, savoir : M. Baring, président du bureau à Londres, M. Glyn, M. Hodgson, M. Blake et M. William Chapman. Les membres du bureau en Canada, sont M. Blackwell, M. Crawford, M. Ferrier, M. Beattie, Sir E. P. Taché, Major Campbell, M. Ridout, M. Cayley et moi. La lacune causée par la mort de M. McGill n'a pas encore été remplie.

Ç'a été la pratique du bureau du Canada de référer au bureau de Londres toute matière importante concernant les affaires de la compagnie, et depuis l'arrivée de M. Blackwell en ce pays, ses affaires ont été pratiquement contrôlées par le bureau de Londres en conjonction avec M. Blackwell ; chaque fois que le bureau du Canada a agi dans aucune affaire contre le gré du bureau de Londres, le bureau du Canada s'est de suite désisté et a annullé de suite la résolution qui l'autorisait à agir. Des procurations du bureau anglais, M. Blackwell en avait trois et moi deux. A l'assemblée générale des actionnaires les procurations nous arrivèrent à M. Blackwell et à moi.

228. Les Directeurs Canadiens ont donc agi comme un bureau de conseil plutôt que réclamant et exerçant le pouvoir d'un contrôle complet dans la direction et l'administration des affaires de la compagnie ?

Oui, ça été leur véritable position, spécialement depuis la nomination de Mr. Blackwell en 1857, pour représenter en ce pays les intérêts anglais dans la ligne. Les directeurs canadiens ont senti tout le long, que les parts et bonds de la compagnie, étant principalement tenus en Angleterre, c'était leur devoir de suivre la ligne de conduite et d'approuver les vues du représentant de ces intérêts.



229. Par qui sont faites les nominations ? nous parlons des officiers principaux aussi bien que des employés, etc., de la compagnie ?

Quand la compagnie fut organisée en 1853, M. Benjamin Holmes, de Montréal, fut nommé vice-président de la compagnie, avec l'entente qu'il devait se charger du bureau, et être le surintendant des comptes et des débours d'argent. M. Bidder fut nommé le directeur général et vint d'Angleterre en 1853, pour s'occuper de ce département. M. Hardman nous vint en même temps d'Angleterre comme auditeur, ainsi que son principal commis. M. Pennington nous vint en même temps comme surintendant du fret, et M. McKenzie comme surintendant des locomotives. M. Fondrinier vint aussi d'Angleterre, vers le même temps, et fut fait garde-magasin. Je ne suis pas sûr si M. Fondrinier fut de prime-abord mis à la tête du département des magasins, mais il le fut subséquemment. M. Trevithick nous vint, je crois, en 1855, ou 56, comme surintendant des locomotives, M. McKenzie restant sous lui comme assistant, et au départ de M. Trevithick pour l'Angleterre, en 1858, M. McKenzie redevint le chef du département des locomotives. M. Bidder sortit du service de la compagnie vers la fin de 1857, et M. Blackwell, cette année là, nous vint d'Angleterre comme administrateur gérant de la compagnie, et dans le mois d'octobre, 1857, prit les fonctions de vice-président, auquel temps M. Holmes se retira. M. Shanly fut nommé directeur général et ingénieur de la ligne au commencement de 1858. Après cela, M. Blackwell s'en fut en Angleterre, et avec le concours du bureau à Londres, envoya M. Reith succéder à M. Shanly comme directeur général ; M. Shanly refusa de continuer à servir la compagnie comme son ingénieur et se retira ; M. Reith, par suite d'un différend avec M. Blackwell et les directeurs en Canada, se retira du bureau de direction générale, et M. Shanly fut de nouveau nommé en sa place, comme directeur général, et non comme ingénieur, M. Blackwell retenant cette fonction pour lui ; M. Trembicki, qui nous vint d'Angleterre avec M. Blackwell en 1857, étant nommé pour contrôler le département de l'ingénieur en qualité d'assistant de M. Blackwell.

En égard à M. Shanly il était l'ingénieur de la ligne de Toronto, Guelph et Sarnia, formant maintenant la division occidentale du Grand Tronc, et lors de l'amalgamation de cette ligne avec la compagnie du Grand Tronc, M. Shanly demeura comme assistant ingénieur de la compagnie, dans les mêmes fonctions, sous M. A. M. Ross, ingénieur en chef de la compagnie. Avant l'amalgamation M. A. M. Ross, à la première assemblée du bureau, tenue à Québec, dans l'automne de 1852, fut nommé ingénieur du chemin de fer du Grand Tronc propre, s'étendant de Montréal à Toronto, et M. Samuel Keefer fut nommé son assistant, M. Davies, le ci-devant teneur de livres, fut nommé en même temps.

En ce qui concerne la nomination des employés, j'embrasse sous ce terme, les commis dans le bureau de Montréal, aussi bien que dans tous les autres départements de l'administration de la compagnie, tous les surintendants, maîtres de station, conducteurs, mécaniciens et journaliers, lesquels tous, à l'exception de M. Smith, l'un des comptables dans le bureau de Montréal, furent nommés par M. Bidder et M. Holmes dans le premier cas, et, après cela, par M. Shanly et par M. Blackwell. Je dois dire que

M. Davies, le ci-devant teneur de livres, fut nommé par le premier bureau qui s'assembla à Québec dans l'automne de 1852. A l'exception de M. Smith, par conséquent, il ne se trouve pas d'employé de la compagnie dans la nomination duquel j'aie mis la main. A l'égard de M. Shanly, dès la première organisation de la compagnie à Londres, je le recommandai comme assistant-ingénieur dans l'ouest, et M. Keefer dans la division centrale. Je recommandai aussi M. Bell, comme le solliciteur de la compagnie ; quant à tous les autres, chaque fois qu'on s'est adressé à moi, j'ai adressé les noms des solliciteurs à M. Bidder, avec prière de vouloir bien choisir ceux qui lui paraîtraient les plus capables, et j'ai suivi la même ligne de conduite avec M. Shanly. On n'a jamais permis que la politique eût la moindre influence sur la détermination d'aucune nomination, non plus que les intérêts de la compagnie fussent conduits par ou asservis à aucune influence politique d'aucun genre.

A l'exception de la nomination de M. Smith, donc, il ne s'en trouve pas une seule autre parmi les employés de la compagnie à laquelle j'aie prêté la main.

230. Quels sont vos émoluments comme président de la compagnie ?

J'ai servi la compagnie gratuitement de 1852 à 1857. Depuis Juillet ou Octobre 1857, j'ai été rétribué sur le pied de £1,000 sterling par année.

231. Recevez-vous aucuns émoluments professionnels de la compagnie ?

Aucuns quelconques.

Je puis dire que j'ai rompu la société avec M. John Bell, en Novembre, 1852, avant qu'il fut nommé solliciteur, et n'ai eu aucune association d'affaires avec lui depuis. Il fut nommé solliciteur de la ligne amalgamée en Avril 1853. Nous avons rompu la société en Novembre 1852, et je n'ai reçu de la compagnie aucun paiement pour services professionnels en rapport avec la compagnie.

232. Croyez-vous que la présente organisation de la compagnie opère bien, et avez-vous à faire quelques suggestions qui pourraient en rendre l'administration plus effective ?

Je ne crois pas qu'elle opère bien. Je crois que le département de l'ingénieur, celui des locomotives et des chars, celui de l'auditeur et du combustible, ainsi que des magasins, devraient tous être dans le ressort du directeur général.

Vous pouvez embrasser tous ceux-ci sous les trois principaux chapitres de trafic, locomotive et département de l'ingénieur, en quoi le corps des fonctionnaires de la ligne est divisé, et l'administrateur général m'informe qu'il n'existe pas cette unanimité d'action qui devrait exister et qui existerait de fait si ces départements relevaient tous d'un seul pouvoir directeur. Il est, dans mon opinion, hors du pouvoir et de la force d'un seul homme de contrôler complètement ces importants départements, et de

présider en même temps au bureau, aux comptes, aux déboursés d'argent et aux affaires financières de la compagnie généralement. Le vice-président, M. Blackwell, l'a essayé et sa santé a croulé sous le poids du travail et de l'anxiété qui en ont été la suite. Je désire dire ici, à l'égard de M. Blackwell, que je ne crois pas qu'il ait été traité loyalement dans la situation qu'il a occupé de directeur gérant de la compagnie depuis sa nomination en 1857. Les devoirs dont il se chargea demandaient tout son temps et son attention tout entière, et pourtant on l'en a retiré pendant des mois entiers pour aller à Londres s'entendre avec les directeurs sur des affaires d'importance vitale pour la compagnie. La constante succession de difficultés et d'embarras financiers de la compagnie ont rendu son absence absolument inévitable, et la conséquence a été que M. Blackwell a souvent été interrompu dans ses tentatives de changements et d'améliorations administratifs, et a été empêché de les mener à bonne fin. M. Shanly a lui aussi labouré sous le coup de toutes sortes de désavantages depuis qu'il a accepté les devoirs d'administrateur général. La compagnie à tout mis en jeu pour achever le pont Victoria, et vers ce temps là ses effets devinrent invendables, et les directeurs se trouvèrent dans l'impossibilité de trouver des fonds pour construire de nouvelles places d'évitement et augmenter les facilités aux stations, et de correspondre par une quantité additionnelle de matériel roulant au besoin de trafic toujours croissant de la ligne. On sentait aussi le besoin d'élevatoires aux points principaux, comme Kingston, Toronto, Montréal, Québec, Portland, etc., et l'absence de fonds seule a empêché les directeurs de pourvoir à ces besoins impérieux de la ligne, et de donner de l'aide à l'administrateur général pour l'efficace opération de son département. L'état ébranlé de la santé de M. Blackwell, l'empêchera, je crains, de reprendre tous les devoirs qui lui incombent jusqu'à présent, et M. Shanly a manifesté son désir d'abandonner le service de la compagnie ; là-dessus il faudrait une réorganisation, et je crois que l'arrangement administrative du Great Western du Canada est un des meilleurs de ceux que je connais, et c'est une organisation pareille qui, je pense, pourrait devenir celle du Grand Tronc lui-même à son très-grand avantage. Le vice-président du Grand Tronc pourrait devenir l'agent financier de la compagnie, avec des devoirs comme ceux que M. Reynolds remplit dans le Great Western, et l'administrateur général serait aussi le directeur gérant de la compagnie, avec un fauteuil au bureau, revêtu de pouvoirs aussi complets que ceux exercés par M. Brydges, qui est l'administrateur général et le directeur gérant du chemin de fer du Great Western. Tout ce qui se rapporte à l'administration de la ligne, son opération et direction du trafic par l'ingénieur, est subordonné à et sous le contrôle de M. Brydges. C'est le *pouvoir concentré en une seule main*, de fait celui que tout chemin de fer, pour être conduit avec succès, doit mettre en celles d'un administrateur général du trafic quel qu'il puisse être.

233. Les directeurs Canadiens sont-ils intervenus dans la manière de disposer du chapitre des dépenses dans les comptes ?

Non, et je suis sûr qu'il n'y a pas dans le bureau de désir, soit en Angleterre soit en Canada, de faire faire des entrées sous des chapitres qui ne leur appartiennent pas proprement, ou d'en faire aucunes qui pour-

raient en aucune manière décevoir. Les auditeurs de la compagnie ont eu depuis le commencement le plus libre accès aux livres et auraient toujours pu corriger les entrées erronées.

*Réponse de M. Robert Pomeroy.*

234. Quel est l'arrangement de la compagnie à Toronto pour manufacturer l'huile de Sperme de Mason? Veuillez bien dire quelle est votre connexion avec elle, et l'arrangement avec la compagnie du Grand Tronc depuis le commencement.

La compagnie du Grand Tronc avait conçu l'idée d'ériger en Canada des édifices propres à la manufacture de l'huile de Sperme de Mason à l'usage de leur chemin de fer. Le secret de l'inventeur et son droit à la fabrication de la dite huile lui appartenaient, et à ses associés de mes amis, dans les Etats-Unis, en vertu de lettres patentes. Ils étaient disposés à vendre leurs droits pour la province du Canada pour la somme de dix mille piastres. Il en résulta que j'achetai le droit exclusif au secret pour la province, et que je fis, avec la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, un arrangement par lequel, si elle me payait la somme de cinq mille piastres pour l'achat du secret ci-dessus, et le prix par gallon stipulé dans mon contrat, je construirais l'établissement sur la ligne de son chemin à Toronto, sur ses dépendances et lieux en sa possession, et soumettrais au procédé Mason toute l'huile requise par la compagnie et qui serait livrée par elle à l'établissement. Les bâtiments employés aux besoins de la fabrication sont sur des terres possédées par la compagnie du Grand Tronc, et ils étaient dans un état de délabrement. Je les rétablis à mes propres frais et dépens, et payai pour eux une rente nominale suivant l'arrangement, laquelle, ensemble avec le prix contractuel pour la fabrication de l'huile, est tout ce que j'ai jamais reçu, et est tout ce que je recevrai de la compagnie.

Je puis dire que dès le commencement de mes opérations, je pressai M. Gzowski d'y prendre part; il n'était pas disposé de le faire, mais il avança des moyens pour aider à mettre l'établissement en marche. Il ne fut pas même formé de société et les fonds lui ont été remis, et je suis maintenant seul dans la besogne de l'huile, nulle autre personne n'y étant en aucune manière concernée comme associé ou propriétaire.

235. Pouvez-vous dire quelle est la comparaison relative de l'huile fabriquée par vous avec celles d'autres manufactures en tant que qualité et prix?

La compagnie du Grand Tronc contracte de fournir l'huile crue pour être fabriquée, et l'article sera bon ou autrement proportionnellement à la matière fournie. Quant au prix pour l'huile de Sperme de Mason, de bonne qualité, à la manufacture Manhattan, à New-York—

No. 1.....	\$1. 12½	par gallon.
Supérieure ( <i>extra</i> ).....	1. 25	“ “
Porte-lumière ( <i>head light</i> ) ..	1. 50	“ “
Pour les chars .....	95	“ “

Le prix payé par la compagnie du Grand Tronc de l'huile fournie par moi, hors du fret, a été de 95 $\frac{4}{7}$  cents par galon, pour les deux années finissant en décembre 1860.

Nos huiles valent toutes celles passées par le procédé Mason.

236. Quand le charroi des effets de la compagnie, ou d'effets à son usage est crédité à "Frais de Marchandise," et "Frais de Locomotive," comment sont calculés les taux, à la simple estimation du coût de transport, ou aux taux ordinaires ?

*Réponse de M. Shanly.*

Nous avons avec les départements de "Locomotive" et de "l'Ingénieur" un taux fixe de transport par mille, auquel on charroie tous les approvisionnements de la compagnie, etc.

237. La perte totale sur les vapeurs des lacs est donnée dans un état qui nous est fourni comme de.....	\$75,270 00
dont moitié était.....	37,639 50
Il a été porté au compte du revenu à décembre 31.....	14,590 00
et dans celui du revenu en suspens.....	3,815 00
	\$18,405 00

Comment dispose-t-on du reste de \$19,234 50 ?

*Réponse de M. Elliott.*

M. Shanly constate que le montant en tout dû sur le compte des vapeurs est de.....	\$70,709 62
dont une moitié est.....	35,354 81
en à compte de quoi fut payé 31 décembre, 1860..	14,590 00

La balance paraîtra dans les comptes courants de la compagnie. La somme de \$3815.00 était une traite particulière erronément entrée dans les comptes payables, et ainsi portée en compte ; mais le montant ne fut jamais payé, et l'entrée est intervertie dans les six mois courant.

N. B.—La différence entre la perte brute de \$75,270, ainsi qu'établie dans la question, et \$70,709.62, consiste en de certains gains, tels que rentes de salons, etc., qui furent portés par l'Hon. John Hamilton, droit au crédit de profits et pertes dans les comptes.

238. Dites, s'il vous plaît, quelle est la balance des comptes du trafic non rentrés (exclusif de ce qui doit être couvert par cheques de la compagnie,) qui était encore flottante au 31 mars ?

*Réponse de M. Hardman.*

Le montant des comptes du trafic non rentrés au 31 décembre, 1860, dû à la compagnie, au 31 mars, 1861, d'aussi près qu'on peut s'en assurer,

(les livres de la compagnie ne portant pas les grands totaux, jusqu'à cette date.) était de..... \$31,000  
Le montant dû par la compagnie était..... 3,000

*Questions à M. Elliott.*

239. Dites, s'il vous plait, ce qu'était la balance en argent comptant, 31 mars, 1861 ?

La somme au Cr. de la compagnie était \$115,372.84, (de fait la balance du livre de caisse.)

240. Nous remarquons dans les livres un bonus de \$7000.00 payé à M. Pomeroy par M. Blackwell. Le contrat ne stipule qu'un bonus de \$5000.00, Y a-t-il une autorisation pour le paiement additionnel de \$2000.00 ?

L'entrée des \$7000.00 est erronée, ce ne devrait être que \$5000.00 ; les \$2000.00 additionnelles étaient pour le compte d'un autre et furent rendues à M. Blackwell, qui, pressé par les affaires, omit accidentellement d'arranger la chose avec la compagnie. Ce surplus a disparu, ayant été porté au débit de M. Blackwell, et il y verra sans doute à son retour à Montréal.

*Questions à M. Freer, l'un des ci-devant bailleurs à ferme de la section de la Rivière du Loup.*

241. Quels prix de passages et taux de fret avez-vous imposés, dans la section de la Rivière du Loup, pendant qu'elle était entre vos mains ?

Nous avons fixé le taux uniforme de 1½ centin par mille pour les passages de première classe et 1 centin par mille pour ceux de deuxième classe, commençant au taux *minimum* de 15 et 10 centins. Quant au fret, les taux variaient presque avec chaque article. Nous demandions tout ce que la nature de la chose justifiait. Nous avions un tarif, mais nous en dévions suivant les circonstances, faisant des conditions spéciales à presque toutes nos pratiques.

242. Comment se confrontaient vos taux avec ceux que le Grand Tronc avait imposés ? Et les résultats de votre trafic avec les leurs, en quoi se ressemblaient-ils ?

Nos taux étaient à peu-près moitié de ceux du Grand Tronc. Il n'est pas facile de montrer l'effet que cela eût sur le trafic, vu que le chemin fut d'abord ouvert jusque par-delà St. Thomas, pendant qu'entre nos mains il le fut d'abord jusqu'à St. Paschal, et après jusqu'à la Rivière du Loup. Le trafic augmenta considérablement jusqu'à St. Thomas, et nous avons la conviction qu'il fut de bonne politique de baisser les taux : elle nous a réussi.

243. Croyez-vous donc que le Grand Tronc ferait bien de la suivre ?

Le Grand Tronc pourrait obtenir de grandes affaires de localité si les heures étaient faites pour convenir aux cultivateurs, et qu'il y eût une réduction considérable de faite dans les taux, vu qu'un grand nombre d'habitants apportent maintenant leurs produits, dans leurs propres véhicules, à St. Nicolas et Etchemin, et le font venir de là à Québec dans les petits vapeurs traversiers.

244. Savez-vous s'il y a eu aucune réduction de faite l'automne dernier dans les taux sur la ligne de Québec et Richmond, et si par suite il y eût aucune augmentation de trafic ?

J'ai oui dire que les prix de passage avaient été réduits d'à peu près 25 par cent, et je crois que le trafic a quelque peu augmenté en conséquence de cette réduction. A une station, Bécancour, l'agent m'a dit que, depuis la réduction, en comparant la recette avec les mois correspondants de l'année d'aparavant, l'augmentation s'est élevée à plus de 60 par cent.

245. Croyez-vous que par une bonne administration la section de la Rivière du Loup peut devenir rémunérative ?

Jugeant d'après les affaires de l'année dernière, je crois que l'opération du chemin conduite économiquement, il pourrait faire face à ses dépenses, mais pas plus pour le présent. Il est une chose nécessaire pour faire opérer avantageusement cette section, et la même remarque s'applique à la section Québec et Richmond, savoir : que tous les conducteurs et employés, aussi bien dans les chars qu'aux stations, devraient être sinon bas canadiens, au moins en état de parler français avec facilité. La compagnie ne porte pas assez d'attention à cela.

246. Quels sont les arrangements qui président maintenant à l'opération de la section de la Rivière du Loup ?

C'est encore nous qui la faisons opérer pour la compagnie, et nous tenons aux mêmes taux et avons le même corps d'officiers. Nous anticipons un très-grand accroissement d'affaires pour l'été.

247. Quels sont les trains qui y font le service maintenant ?

Un train mixte y fait le service quotidien dans les deux directions. Cet arrangement durera jusqu'en Juin, et alors il y aura un train-poste quotidien des deux côtés et un train mixte trois fois la semaine.

248. Les passagers intermédiaires prennent-ils beaucoup de fret avec eux ?

Ceux de première classe reviennent généralement de Québec avec des approvisionnements. Les passagers de deuxième classe sont d'ordinaire des agriculteurs qui vont porter du produit à Québec et s'en re-

tournent simples passagers seulement. Nous prenons comme fret tout ce qui se présente aux chars jusqu'au dernier moment de leur départ. Les marchands, le long de la ligne, étaient d'abord effrayés que nos passagers iraient s'approvisionner à Québec au détriment de leur commerce ; mais ils sont maintenant revenus de cette frayeur. Les boutiquiers se sont vus forcés, c'est vrai, d'abaisser leurs prix, mais pas dans la même proportion que leurs dépenses ont été réduites. Au lieu de faire leurs achats à un crédit de six mois, ils font maintenant venir leurs effets de Québec à mesure qu'ils en ont besoin, au comptant, et peuvent vendre aux habitants à meilleur marché que ceux-ci ne sont en état de s'approvisionner à Québec.

249. Croyez-vous que ce soit de bonne politique pour le chemin dans cette partie du pays, au moins, de favoriser les affaires locales ?

Je crois que si on s'adonnait plus aux affaires locales elles rétribueraient fort bien ; mais elles exigeraient une grande attention aux détails pour pouvoir donner toutes les facilités à la population. Un des grands avantages est que le trafic de tout le parcours doit, comme règle générale, être transporté par des chars plus rapides, tandis que des trains beaucoup plus lents peuvent suffire aux affaires des localités ; et comme toutes les autres dépenses du service de la ligne sont légères, en comparaison des réparations des locomotives et de l'entretien de la voie, la vitesse fera son grand effet sur les profits. L'année dernière, en conséquence des heures de départ des trains pour la jonction de la Chaudière, il nous fallait précipiter la marche pour arriver à la Rivière du Loup de jour, et nous en éprouvâmes sensiblement les effets lors des réparations.

*Questions à M. Symons, agent de station et préposé du fret, du chemin de fer du Grand Tronc, Pointe-Lévi.*

250. Recevez-vous aucun fret apporté par les passagers jusqu'au dernier moment du départ des trains ?

Comme règle nous recevons du fret apporté par les passagers jusqu'à la dernière demi-heure du départ des trains. Les passagers peuvent cependant emporter du fret avec eux pourvu qu'il ne soit pas d'une espèce trop lourde jusqu'au dernier moment, en le faisant entrer dans les livres aux taux du fret comme surrétrograde. Aux stations du chemin la règle est de recevoir tout le fret qui se présente jusqu'au dernier moment. Dans la saison d'automne et pendant l'hiver les cultivateurs, sur la ligne du chemin, particulièrement depuis la station du chemin de Craig, se prévalent autant qu'ils le peuvent de toute l'étendue de facilités qui leur est offerte par le chemin de fer pour le transport de leur produit agricole à Québec. Je crois que le trafic local s'augmenterait considérablement si les taux étaient plus bas, et j'ai souvent prêché cette ligne de conduite.





5

---

APPENDICE.

---



## APPENDICE I.

A Son Excellence le très-honorable Sir EDMUND WALKER HEAD, baronnet, gouverneur général, en conseil, etc., etc., etc.

Le mémoire des soussignés, de la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada,

## EXPOSE HUMBLEMENT :

Que la totalité des travaux de la compagnie depuis la Rivière-du-Loup à Sarnia, incluant le Pont Victoria, a été parachevée, et que la ligne dans tout son parcours entre les points ci-dessus nommés, est maintenant ouverte au trafic, et opère avec sécurité et d'une manière effective de jour en jour en conformité aux exigences des actes de secours de 1856 et 1857.

Que pour arriver à l'achèvement certain de ses travaux et à pourvoir à l'équipement suffisant et à son fonds de matériel roulant, la compagnie s'est vue obligée de se créer une grosse dette flottante excédant £1,500,000 dont les actionnaires de la compagnie, à leur dernière assemblée, avaient autorisé l'existence, dans le dessein de racheter les obligations de la compagnie et de pourvoir à l'augmentation du fonds de matériel roulant nécessité comme susdit.

Que la tentative faite pour trouver la somme de £1,500,000 a jusqu'à présent entièrement avorté, et la conséquence a été que la compagnie est maintenant tout-à-fait incapable de faire face à ces engagements, et que ceux auxquels elle est endettée font de telles démarches pour réaliser le paiement de leurs réclamations, qu'elles doivent inévitablement conduire à la paralysation de la ligne, à moins qu'on ne découvre des moyens de détourner un malheur qui affectera l'intérêt des divers actionnaires et détenteurs de bons aussi bien que toute la province, et les directeurs considèrent qu'une décision sur cette question de toute vitalité ne saurait être ajournée au-delà du mois d'octobre prochain.

Les directeurs de la compagnie sont, toutefois, adverses à laisser se produire une pareille crise dans les affaires de la compagnie sans solliciter la considération attentive du gouvernement. Ils croient que la prospérité du trafic de la compagnie devra, avant bien des mois, améliorer matériellement son crédit, que l'abondante récolte par tous les états de l'ouest et le Haut-Canada ne saurait manquer de prouver que l'entreprise sera avant longtemps rémunératrice et que ses recettes pendant les douze mois qui vont suivre laisseront un surplus en sus et au-delà de ses frais d'opération suffisant pour couvrir les intérêts sur le nouvel emprunt en projet, aussi bien que sur les bons préférentiels et ordinaires, et les directeurs espèrent que le surplus des recettes dans une période moyenne pourra aussi laisser un dividende sur le capital d'actions de la compagnie par-dessus le paiement des intérêts sur sa dette hypothécaire.

■ Tout en même temps cependant les directeurs ne sauraient cacher au gouvernement ou à eux-mêmes le danger imminent qui menace la compagnie et l'obligation impérieuse de fermer la ligne, à moins d'arriver à quelque mode d'emprunt sur ses recettes hebdomadaires pour estomper sa dette flottante.

Le tout respectueusement soumis.

THOS. E. BLACKWELL, V. P.,

Directeur Gérant.

Québec, 8 août, 1860.

BUREAU DU SÉCRÉTARIAT,

Québec, 11 octobre, 1860.

Monsieur,—Son Excellence le Gouverneur Général ayant pris en sa considération le *mémoire* de la compagnie du Grand Tronc, par vous transmis, le 8 d'août dernier, en rapport avec les procédés qui paraissent avoir été pris contre la compagnie depuis cette date, j'ai reçu ordre de son excellence de vous prier de donner aussitôt que possible pour l'information du gouvernement, un état complet de la situation financière de la compagnie, comprenant un bilan (*schedule*) de son passif et actif, un état de la totalité de ses dépenses, montrant comment il y avait été pourvu et comment la dépense a été faite, et du trafic, les recettes et dépense d'opération de la ligne pendant chaque six mois, depuis l'incorporation de la compagnie amalgamée du Grand Tronc, faisant voir aussi les taux hebdomadaires par mille, avec ensemble tel autre renseignement, et des détails complets qui puissent donner au gouvernement une connaissance parfaite de la situation actuelle des affaires de la compagnie ici comme en Angleterre.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

CHARLES ALLEYN, Secrétaire.

T. E. BLACKWELL, écr.,

Vice-président de la compagnie

de chemin de fer du Grand Tronc, Montréal.

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC DU CANADA,

Bureau du Secrétaire, Montréal, 14 novembre 1860.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 11 écoulé, adressée au vice-président de cette compagnie, comportant l'ordre de son excellence le Gouverneur Général que certains états fussent donnés pour l'information du gouvernement ; et en conformité à cet ordre, je prends maintenant la liberté de vous mettre sous ce pli :

1<sup>è</sup>rement. Etat du capital souscrit, etc., jusqu'au 31 juillet, 1860.

2<sup>è</sup>mement. Etat de la dépense, do. do.

3<sup>è</sup>mement. Recettes de trafic et dépenses d'opération semi-annuelles, jusqu'au 31 juin, 1860, avec les taux hebdomadaires de recettes et dépenses par mille.

4<sup>è</sup>mement. Sommaire des engagements en Canada, au 8 novembre, 1860.

5<sup>è</sup>mement. Engagements en Angleterre, d'après rapport des directeurs à Londres, en date du 26 octobre, 1860, dont un exemplaire imprimé est aussi inclus.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
Votre très-obeissant serviteur,

JOSEPH ELLIOTT,  
Secrétaire et Trésorier.

Honorable C. ALLEYN, M. P. P.,  
Secrétaire Provincial, etc., etc.  
Québec.

(Comme tous les renseignements renfermés dans ces états ont été obtenus par les commissaires jusqu'à une date plus récente, il n'a pas paru nécessaire de les publier ici.)

A Son Excellence le très-honorable Sir EDMUND WALKER HEAD, baronnet, un des très-honorables membres du conseil privé de Sa Majesté, gouverneur général de l'Amérique Britannique du Nord et capitaine général et gouverneur en chef dans et sur les provinces du Canada, Nouvelle Ecosse, Nouveau Brunswick et l'Isle du Prince Edouard, et vice-amiral d'icelles, etc., etc., etc.

*Le mémoire de Henry Cleaver Chapman, de la cité de Liverpool, en Angleterre, écuyer.*

EXPOSE RESPECTUEUSEMENT :

Que votre exposant était un actionnaire de la compagnie de chemin de Québec et de Richmond, qui fut, subséquemment à sa qualité de tel actionnaire, amalgamée avec la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada.

Que sur l'amalgamation de la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada avec la compagnie du chemin de fer de Québec et de Richmond, la première s'engagea à payer l'intérêt, au taux de six par cent par année, sur les parts et bons de celle de Québec et Richmond, jusqu'à l'achèvement du chemin de fer du Grand Tronc et du pont Victoria.

Que votre exposant est aussi un détenteur de bons du Grand Tronc, sur lesquels le paiement d'intérêt a été suspendu jusqu'à ce que certaines propositions devant être émises par les directeurs à Londres aient été soumises et qu'il y ait été répondu par les directeurs du bureau canadien.

Que votre exposant, en sa qualité d'actionnaire de la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, a raison de se plaindre de l'administration des affaires de la compagnie.

Que la ligne de chemin de fer à la Rivière-du-Loup ne fut pas terminée ni ouverte au trafic avant le deuxième jour de juillet de cette année, pendant qu'on faisait entendre aux actionnaires en Angleterre qu'elle se complétait simultanément avec le pont Victoria.

Que, dans l'opinion de votre exposant, les directeurs de la compagnie sont entrés dans un arrangement illégal et ruineux avec le chemin de fer *Great Western* et la compagnie de la malle royale et des vapeurs de Kingston.

Que votre exposant, le vingt-quatre juillet dernier, adressa et envoya la lettre suivante à Mr. Blackwell, le directeur gérant :

“ Montréal, 24 juillet, 1860.

“ MON CHER MONSIEUR,—J'ai par hasard appris hier de votre secrétaire privé, Mr. Hester, que vous étiez de retour de New York ; n'ayant pas reçu de réponse à mes lettres de Québec, je n'étais pas au courant de vos mouvements. La crise dans les affaires du Grand Tronc chez nous a précipité mon départ pour Montréal, Mr. Glyn m'ayant exprimé l'espoir que je pourrais vous donner le secours de mes avis et de mon appui dans votre difficile position, et mon frère se joint sérieusement à cette prière. Je n'ai pas besoin de vous assurer que je suis tout prêt à le faire et de donner mon rapport sur notre présente position attribuant les effets aux causes qui peuvent être facilement écartées. J'apprécie fort bien le chagrin que Messrs. Baring & Glyn doivent éprouver, quand on considère la vaste étendue de ruine et de misère des veuves et d'orphelins, qui avaient placé de confiance leurs fonds dans des bons couverts de la foi et du prestige du nom de Baring. J'ai l'assurance que sous un autre système d'administration du Grand Tronc, une fois rendu à ses terminus, et efficacement muni de son fonds de matériel roulant, il paiera l'intérêt sur les bons aussi bien que sur les parts, et que c'est une entreprise parfaitement solide si elle est conduite purement comme une compagnie de transport commercial. A l'égard de la présente, je compte que les directeurs agiront dans des affaires publiques précisément comme ils le feraient dans la vie privée, dans des circonstances pareilles, et que de suite la position financière du Grand Tronc force les directeurs de se départir de toutes démonstrations à l'arrivée du Prince de

Galles qui comporterait des déboursés pécuniaires. Une telle déclaration serait bien reçue en Angleterre et serait applaudie en ce pays comme une démarche de bon aloi et propre à faire reconnaître une saine administration ; l'enjeu que mes amis et moi avons mis dans le Grand Tronc suffit pour justifier, s'il était nécessaire, une protestation de leur part contre la prodigalité de leur agent en fêtes, qui, j'en suis sûr, dans les circonstances, seraient désagréables à Son Altesse Royale. Je serai prêt à discuter la chose avec vous à votre loisir. Je suis convaincu que vos taux de tout le parcours à et depuis les Etats sont ruineux, et que vos taux de localités sont d'autant plus stupidelement élevés et prohibitives."

Que votre exposant n'a reçu aucune réponse à la précédente lettre.

Que subséquemment, au trente de juillet dernier, votre exposant adressa la lettre qui suit à l'Honorable John Ross, à Toronto.

" Montréal, 30 juillet, 1830.

" MON CHER MONSIEUR,—J'avais espéré de vous voir à Montréal, en route pour Toronto, pour discuter la condition des affaires du Grand Tronc. Les directeurs de Londres ont fait paraître une circulaire pour demander aux porteurs de bons à patienter jusqu'à ce que le bureau du Canada eût répondu à leurs propositions. Je n'ai aucune idée de la nature de leurs propositions, je puis seulement inférer qu'il s'agit encore de demander une aide pécuniaire. Pour ma part, j'en suis venu à la conclusion qu'à moins que tout le système administratif ne soit remodelé, le Grand Tronc se trouvera de plus en plus enveloppé. Les lettres reçues d'Angleterre demandent impérieusement à ceux qui sont eux-mêmes intéressés soit personnellement ou au nom des leurs d'agir avec une véritable fermeté. Mes rapports sont allés chez nous aux actionnaires de Liverpool. La question qui sera posée sera, Mr. Baring a-t-il été trompé et par qui a-t-il été trompé ? J'en ai assez vu pour me convaincre qu'il n'a pas seulement été trompé mais désillusionné d'avoir apparemment reposé une confiance illimitée dans un administrateur dont l'expérience et le défaut de connaissance pratique, je n'hésite pas de le dire, sont patentes aux yeux de tous les hommes d'affaires en Canada. Pour ma part, j'ai été si étonné des tergiversations de Mr. Blackwell que je ne puis placer aucune confiance dans cette conception immaculée que s'en était faite Mr. Baring. Mr. Bidder, il y a quelques deux ans, dit tout spontanément le fait que Mr. Blackwell avait fait entendre à Mr. Baring que Mr. Galt avait intention de présenter, de votre part, une réclamation de dix mille louis pour vos services au Grand Tronc et que Mr. Galt l'avait nié avec indignation. Il me parut singulier dans le temps que Mr. Blackwell m'eût fait la même représentation déjà, et se fut donné les airs d'avoir arrêté l'affaire, quelle est la vérité réelle ? Je suis sûr que les actionnaires insisteront à nommer les directeurs du Canada à l'avenir, car s'il y a avait eu là aucuns marchands pratiques dans l'administration, il me paraît de toute impossibilité que vous auriez sanctionné le marché soit avec le Great Western ou avec les vapeurs. Si vous appelez une assemblée complète du bureau, j'y assisterai, si on m'invite, et y répéterai les opinions que j'ai exprimées dans mes rapports."

Qu'à cette lettre votre exposant n'a reçu aucune réponse.



Que votre exposant s'est laissé dire et a raison de croire, qu'une demande est sur le point d'être présentée au gouvernement exécutif du Canada, pour en obtenir une nouvelle aide pécuniaire à la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc.

Que votre exposant a inspecté le chemin de fer du Grand Tronc de Québec à Portland, de Détroit à Sarnia et jusqu'à Montréal et Québec, et qu'il a la conviction que le résultat est que l'administration en Canada n'est pas de nature à inspirer une continuité de confiance chez les actionnaires dans les directeurs actuels, et que rien de moins qu'une ré-ification complète du système de direction peut racheter la compagnie de ses embarras financiers.

Pourquoi votre exposant prie humblement Votre Excellence de faire faire une enquête, par l'entremise d'un comité d'actionnaires, dans l'administration passée et présente des affaires de la compagnie, et que, en même temps, toute nouvelle appropriation des fonds de la province à leur service soit suspendue.

Et votre exposant ne cessera de prier.

HENRY CLEAVER CHAPMAN.

Québec, 26 août, 1860.

---

## APPENDICE II.

CE CONTRAT fait le 11e jour d'octobre, dans l'année de Notre Seigneur, mil huit cent soixante, entre la compagnie du chemin de fer Jonction du Grand Tronc du Canada, de Chicago et Détroit, ci-après nommée la compagnie de Chicago, d'une première part, et la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada, de la seconde part, et Casimir Stanislaus Gzowski, de la cité de Toronto, et Thomas Galt, du même endroit, écuyer, de la troisième part ; Attendu qu'une convention, portant la date du cinquième jour de juillet, mil huit cent soixante, fut faite entre les parties ci-dessus, pour un loyer de la part de la partie de la première part à la partie de la seconde part du chemin de fer de la partie de la première part, d'après les termes contenus dans la dite convention ; et attendu que par un acte de la législature de la province du Canada, passé dans la vingt-deuxième année du règne de Sa Majesté, intitulé : " Acte pour amender les actes relatifs à la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada," par lequel il est entre autres choses ordonné comme suit : " Il sera loisible à la compagnie, avec l'agrément des deux tiers des voix des propriétaires, votant en personne ou par procureur, à aucune assemblée générale convoquée avec avis de l'objet qu'on a en vue, d'accepter le bail de l'entreprise d'aucune autre compagnie qui peut être ou est maintenant formée, dans le dessein de construire un chemin de fer dans l'Etat de Michigan, depuis ou près de Port Huron à Détroit, pour tel terme, à telle rente et conditions qui pourront être convenus ;" Et attendu que le chemin de fer de la partie de la première part est relié par un vapeur traversier avec le chemin de fer de la partie de la seconde part à ou près de Port Huron, dans l'Etat de Michigan, et est un chemin de fer dans l'Etat de Michigan de ou près de Port Huron à Détroit—

ET MAINTENANT CE CONTRAT FAIT FOI que la partie de la première part, pour et en considération de la rente ci-après réservée et des conventions, stipulations et accords à être de la part de la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada, observés, exécutés, remplis et gardés, a baillé et loué, et par ces présentes baille et loue à la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada—

Tout et chacun le chemin de fer de la partie de la première part, et toutes les terres, tènements, héritages et lieux appartenant à la partie de la première part, sis, situés, et gisant dans les comtés de Wayne, Macomb et St. Clair, dans l'Etat de Michigan, sur et par lesquels la dite ligne de chemin de fer a été construite—ensemble avec toutes les bâtisses et constructions de ou appartenant à la partie de la première part ;

Pour la partie de la seconde part et ses successeurs, avoir et tenir les mêmes pour et durant et jusqu'à l'entier accomplissement et terme de neuf cent quatre-vingt-dix-neuf ans, à compter du premier jour de juillet, 1859, dernier écoulé ;

Pour ce cédant et payant annuellement et chaque année pendant le dit terme à la partie de la première part et ses successeurs, la rente ou somme annuelle ci-après mentionnée, aux jours et temps et de la manière ci-après établis, c'est-à-dire, une rente ou somme annuelle suffisante pour payer l'intérêt sur la part de capital de la partie de la première part, laquelle dite part de capital s'élève à deux cents vingt-cinq mille louis sterling, à et d'après le taux de six par cent par année, depuis la date du dernier paiement de la dite part de capital au trentième jour de Juin dernier écoulé, lesquels dits intérêts s'élevaient, au dit trentième jour de Juin, à sept mille sept cent quatre-vingt-douze louis deux chelins et huit deniers, et depuis et après le dit trentième jour de Juin, à et d'après le taux de huit par cent, jusqu'au trentième jour de Juin, mil huit cent soixante-et-quatre, et depuis et après le dit trentième jour de Juin, mil huit cent soixante-et-quatre, à et d'après le taux de six par cent par année, ensemble avec telle somme additionnelle qui peut être payable par suite des stipulations et conventions ci-après contenues, et de plus une autre rente ou somme annuelle de dix-huit mille louis sterling, étant huit pour cent par année, sur le nouveau capital en débetures de la compagnie, lequel dit capital en débeture s'élève à deux cents vingt-cinq mille louis sterling, la dite dernière rente ou somme devant être comptée depuis le premier jour de Juillet, mil huit cent cinquante-neuf, et les dites rentes ou sommes annuelles à être payables semi-annuellement, le premier de Juin et le premier de Décembre de chaque année, pendant la continuation du terme ici créé.

Et la dite partie de la seconde part elle-même et ses successeurs stipule et convient à et avec la partie de la première part et ses successeurs, que la partie de la seconde part s'oblige à payer bien et dûment et à faire en sorte que la dite rente annuelle soit fidèlement payée, aux jours et temps ci-dessus mentionnés, à la dite partie de la première part et ses successeurs, et la partie de la seconde part, pour elle-même et ses successeurs, stipule et convient à et avec la partie de la première part de la manière suivante, c'est-à-dire :

1. Qu'elle fournira tous les engins locomoteurs et autres appareils et fonds de matériel roulant de tous genres, ensemble avec tous les objets mobiliers nécessaires au garniment de station et pour mettre la compagnie de Chicago en état de bien faire fonctionner son chemin de fer, et supportera et paiera tous les frais de et entraînés par son fonctionnement, de même que, pendant la durée du dit terme, elle maintiendra et soutiendra le dit chemin de fer, incluant toutes stations, bâtisses, travaux et commodités en bon ordre, réparation et condition, et à la fin du dit bail les remettra en pareil bon ordre et condition.

2. La compagnie du grand tronc supportera aussi et paiera toutes les taxes, rentes et cotisations maintenant payables par la compagnie de Chicago, ou qui pourront de temps en temps être imposées à la compagnie de Chicago, et qui, sans l'existence de ce bail, et les conventions qui y sont contenues, auraient été supportées et payées par la compagnie de Chicago.

3. La compagnie du grand tronc pendant toute la durée du terme ici concédé, toutes et quantes fois, fera fonctionner le chemin de fer de Chi-

chicago de même que s'il formait partie de son entreprise, et s'efforcera de son mieux à développer son trafic, et à fournir au public toutes les commodités propres et raisonnables.

4. La compagnie du grand tronc observera et remplira tout ce qui est requis par les statuts de l'État de Michigan, en rapport avec le chemin de fer de Chicago, et indemniserà la compagnie de Chicago de toute perte ou réclamation qui pourra résulter de manquement à cet égard allégué contre elle.

5. La compagnie du grand tronc indemniserà et rendra la compagnie de Chicago sauve de tous frais, pertes ou dommages auxquels elle pourra être assujétie par suite d'aucune chose ou cause quelconque provenant du fonctionnement du chemin de fer.

6. La compagnie du Grand Tronc exécutera et remplira aussi toutes conventions ou entreprises, si aucunes, de la compagnie de Chicago avec les propriétaires de terres ou autres personnes, et indemniserà la compagnie de Chicago de toute perte, dommage ou réclamation en provenant, et il est de plus convenu entre les parties de la première et de la seconde parts que les produits bruts du trafic de tous genres sur le parcours du chemin de fer de Chicago, aussi bien local que celui qui va outre, sera inscrit au compte d'un fond à même lequel les paiements suivants seront faits, et dans l'ordre ici indiqué, c'est-à-dire :

*Premièrement.* Une somme suffisante pour payer l'intérêts payable de temps à autre sur la dette en débenture de la compagnie de Chicago pour le temps d'alors, laquelle dette s'élève à la somme de deux cent vingt-cinq mille louis sterling.

*Secondement.* La compagnie du Grand Tronc paiera à la compagnie de Chicago la somme de sept mille sept cent quatre-vingt-douze louis,  $\frac{2}{3}$  étant l'intérêt dû sur la part de capital de la compagnie de Chicago, au trentième jour de Juin, mil huit cent soixante, et paiera à la compagnie de Chicago, l'intérêt au taux de huit par cent par année depuis le dit trentième jour de Juin, mil huit cent soixante, jusqu'au trentième jour de Juin, mil huit cent soixante-quatre, sur la dite part de capital, et depuis et après le trentième jour de Juin, mil huit cent soixante-quatre, intérêt au taux de six par cent par année, sur la dite part de capital, laquelle dite part de capital, est ici déclarée être la somme de deux cent vingt-cinq mille louis sterling.

*Troisièmement.*—Que la compagnie du Grand Tronc aura droit de retenir sur et à même de ce dit fond, cinquante par cent de tels produits bruts comme accord de paiement pour dépenses de fonctionnement; pourvu toujours que la dite compagnie du Grand Tronc paiera les sommes ci-dessus mentionnées et qui ensemble constituent la rente ici payable et réservée, que les dits produits bruts soient ou non suffisants pour la payer.

*Quatrièmement.*—Que depuis et après le dit trentième jour de juin, mil huit cent soixante-quatre, dans le cas où les produits bruts du chemin

de fer de Chicago étant plus que suffisants pour payer la rente ici réservée à la compagnie de Chicago, et les cinquante par cent de tels produits bruts à être retenus par la compagnie du Grand Tronc comme susdit, il restera une balance, telle balance sera appliquée à un autre paiement d'intérêt sur la dite part de capital, à un montant n'excédant pas deux par cent par année, et si aucun surplus reste après tel paiement additionnel de deux par cent, le surplus ainsi restant sera retenu par la compagnie du Grand Tronc pour son usage et bénéfice, l'intention des parties présentes étant que la rente ici réservée sera en tous temps payable, que cinquante pour cent des produits bruts soient retenus par la compagnie du Grand Tronc, pour les dépenses du fonctionnement et du maintien du chemin de fer et constructions, et que si les produits bruts sont plus que suffisants pour payer telles rentes et dépenses, la part de capital de la compagnie, après le trentième jour de juin, mil huit cent soixante-quatre, aura droit à un autre paiement d'intérêt qui ne devra pas excéder deux par cent, et aucun surplus après cela restant sera retenu par la compagnie du Grand Tronc en addition à la dite proportion de cinquante pour cent.

Il est de plus convenu entre la compagnie de Chicago et la compagnie du Grand Tronc, que la compagnie du Grand Tronc fixera les taux pour tout le trafic local aussi bien que pour celui qui va outre, qui est transporté par le chemin de fer de Chicago, et la compagnie du Grand Tronc convient avec la compagnie de Chicago qu'elle enverra ou fera en sorte qu'il soit apporté sur le chemin de fer de Chicago autant de trafic que, d'après le taux fixé par elle, il en suffira pour garantir et assurer à la compagnie de Chicago le paiement à même des produits bruts des deux sommes constituant la rente à être payée par la compagnie du Grand Tronc à la compagnie de Chicago.

Il est de plus convenu que la compagnie du Grand Tronc devra tenir et tiendra de vrais et justes comptes de tous les argens reçus par elle pour le trafic de quelque description que ce soit qui passera par le chemin de fer de Chicago, lesquels comptes seront en tous temps ouverts à l'inspection de la compagnie de Chicago, ou d'aucune personne ou personnes nommées par elle pour examiner les mêmes, et de plus que les rapports de tout trafic transporté par le chemin de fer de Chicago, certifiés par les officiers propres de la compagnie du Grand Tronc, seront fournis à tout le moins une fois tous les trois mois au secrétaire de la compagnie de Chicago, lesquels rapports seront faits les premiers jours de janvier, avril, juillet et octobre.

Il est de plus convenu que la compagnie du Grand Tronc fournira à la compagnie de Chicago une table des taux et prix établis par elle pour le transport des passagers et du fret par le chemin de fer de Chicago, et que si aucun changement est fait dans la table des taux ainsi fournie, la compagnie du Grand Tronc notifiera tel changement à la compagnie de Chicago.

Il est aussi convenu que la compagnie du Grand Tronc devra fournir et délivrer à la compagnie de Chicago tous tels comptes et rapports qui sont ou pourront être requis par aucune loi de l'état de Michigan devoir être faits et fournis par la compagnie de Chicago, et qu'alors qu'il sera

requis que tels rapports et comptes soient vérifiés sous serment que tels comptes et rapports seront vérifiés par le serment des officiers de la compagnie du Grand Tronc qui les font.

Il est aussi convenu que dans le cas que la rente ici réservée sera en aucun temps ou temps arriérée ou non payée pendant l'espace de trente jours après aucun des jours ici limités pour le paiement de la même, il sera loisible à la compagnie de Chicago de rentrer dans et sur les lieux ici baillés et de prendre et garder les mêmes, libres et dégagés du terme ici créé, et, à l'option de la dite compagnie de déclarer les présentes mises à fin, et là-dessus le terme ici créé cessera entièrement et sera fini, ou il sera loisible à la dite compagnie de Chicago d'entrer dans et sur les lieux ici baillés et de prendre et faire usage de tout le fonds de matériel roulant, appareil complet, de tous les objets nécessaires au garniment et ameublement de station et autres choses quelconques appartenant à ou étant sous le contrôle de la compagnie du Grand Tronc, à être fournis comme ci-dessus mentionnés, et pour faire opérer et se servir des mêmes jusqu'à ce que la rente ainsi arriérée et non payée soit payée et acquittée à même les recettes du trafic du dit chemin de fer après paiement de tous frais et dépenses nécessaires, et alors de remettre les mêmes à la dite compagnie du Grand Tronc, et ainsi de temps en temps aussi souvent que tel défaut de paiement de la rente ici réservée pourra arriver, et dans le cas que la compagnie de Chicago sera obligée, sous la condition ici contenue, d'entrer dans et sur les dits lieux baillés, et de prendre et tirer parti des mêmes, comme ci-dessus mentionnés, la compagnie du Grand Tronc convient et s'oblige à donner tout son concours et l'assistance en son pouvoir à la compagnie de Chicago pour l'aider à ce faire.

Il est aussi convenu de plus qu'un comité uni, formé de deux des directeurs de chacune des dites compagnies, sera, de temps à autre, nommé par les dites compagnies, lequel dit comité aura pouvoir et autorité de faire tels règles, ordres et réglemens pour donner effet aux stipulations de ce bail, comme il leur paraîtra, de temps à autre, nécessaire, et dans le cas où il s'élèvera aucune difficulté ou dissidence entre les dites compagnies, toute telle difficulté ou dissidence sera déferée à l'arbitrage et adjudication d'un arbitre dont les dites compagnies conviendront mutuellement, ou dans le cas où les dites compagnies ne s'accorderont pas sur un arbitre, alors à l'arbitrage et l'adjudication d'un arbitre à être nommé par un des juges d'aucune des cours supérieures de droit commun du Haut Canada, sur la demande de l'une ou l'autre des dites compagnies, et la décision du dit arbitre ainsi choisi ou nommé sera finale et conclusive pour les dites deux compagnies, et dans le cas où aucun tel arbitrage aura lieu chacune des dites compagnies paiera et supportera ses propres frais et dépens en suivant, et ce qui sera fixé par l'arbitre sera également défrayé par les deux compagnies.

Il est aussi de plus convenu que dans le cas où la compagnie du Grand Tronc sera d'avis qu'aucune altération dans les lois de l'Etat de Michigan est nécessaire pour donner effet à ce bail, et requerra la compagnie de Chicago de le faire, la compagnie de Chicago devra faire et fera à la prochaine réunion de la législature de l'Etat de Michigan, une de

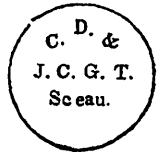
mande pour qu'une telle altération dans la loi ait lieu à la guise de la compagnie du Grand Tronc, et fera et emploiera tous ses efforts pour effectuer la même.

Et ce contrat fait de plus foi que les dits Casimir Stanislaus Gzowski et Thomas Galt, comme administrateurs (*trustees*), en vertu d'un acte de gestion (*deed of trust*) ayant date le 29<sup>e</sup> de septembre, mil huit cent cinquante-neuf, consentent à et acceptent le terme ici créé, pourvu toujours que tel consentement ne sera pas pris ou regardé comme devant affecter, entraver les ou porter préjudice aux droits et pouvoirs des dits administrateurs (*trustees*) en vertu du dit acte de gestion (*deed of trust*) du 29<sup>e</sup> jour de septembre, dans le cas de non-paiement par la compagnie du Grand Tronc par la compagnie de Chicago de l'intérêt sur le capital en débenture de la dite compagnie dernière mentionnée, ou des stipulations et conventions mentionnées et énoncées dans le dit acte de gestion (*deed of trust*).

En foi de quoi, les parties de la première et seconde parts ont fait apposer leur sceau de corporation, et les parties de la troisième part ont mis leur seing et sceau aux présentes.

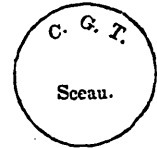
(Signé), THOS. E. BLACKWELL, Prés. de la Cie.

du chemin de fer de Jonction du Grand  
Tronc du Canada, de Chicago et Détroit.



(Signé,) JOHN ROSS,

Prés. de la Cie. du chemin de fer du  
Grand Tronc du Canada.



(Signé,) C. S. GZOWSKI,  
THOS. GALT.

(Signé,) T. J. BRONDGEEST,  
Témoïn des Sceaux de  
C. S. Gzowski et Thos. Galt.

### APPENDICE III.

ATTENDU que la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, une corporation établie par la législature de l'Etat du Maine, et la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada, une corporation établie par la législature de la province du Canada, sont entrées en négociations à l'égard de l'affermage du chemin de fer de la dite compagnie de l'Atlantique et du St. Laurent à la dite compagnie du Grand Tronc du Canada,

sous l'autorité accordée par un acte de la législature du Maine, passé le vingt-neuvième jour de mars, dans l'année de Notre Seigneur, mil huit cent cinquante-trois, intitulé : Un Acte pour autoriser un affermage du *chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent*, et les dites compagnies sont préliminairement convenues, la dite compagnie du *chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent* de concéder, et la dite compagnie du *chemin de fer du Grand Tronc* d'accepter un bail d'affermage du dit chemin de fer, circonstances et dépendances, en état, d'après les termes, accords, conventions et conditions ci-après récitées et établies, mais la dite compagnie du chemin de fer du Grand Tronc n'est pas maintenant légalement compétente pour entrer en ou exécuter tel contrat d'affermage faite d'autorité législative suffisante pour ce faire. Et l'*Honorable John Ross, de Belleville*, dans la province du Canada, *Benjamin Holmes*, Ecuyer, de Montréal, dans la dite province, et *William Jackson*, Ecuyer, de *Birkenhead, Angleterre*, Actionnaires dans la dite compagnie de *chemin de fer du Grand Tronc*, dans la poursuite des objets qu'ont en vue les dites compagnies et pour amener l'exécution finale et définitive de leur arrangement préliminaire comme susdit, ont entrepris comme il est ci-après énoncé d'entrer en et d'accepter un affermage du dit chemin de fer, circonstances et dépendances, dans le dessein de maintenir les mêmes de la part de la dite compagnie de *chemin de fer du Grand Tronc* avant et jusqu'à ce que la dite compagnie ait pu se procurer l'autorité législative requise pour exécuter et compléter définitivement le dit arrangement, et pour, de sa propre part, entrer dans, exécuter et accepter un contrat d'affermage comme susdit, et avec l'intention qu'aus sitôt que telle autorité aura été obtenue, eux, les dits Ross, Holmes et Jackson feront la cession et transfert de tout leur droit, titre et intérêt dans les dits chemin de fer, circonstances et dépendances à la dite compagnie de *chemin de fer du Grand Tronc* ;

ET ATTENDU que la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du Saint Laurent était autorisée par le susdit acte de la législature du Maine, en aucun temps dans les deux ans depuis la passation du dit acte, à entrer en et exécuter tel bail d'affermage du chemin de fer de la dite compagnie, ou contrat dans la nature d'un affermage, qui mit les preneurs du même en état de maintenir et opérer par le moyen du dit chemin de fer et autres voies ferrées en extension d'icelui, une ligne continue de chemins de fer depuis l'Océan Atlantique à Portland, à la ville de Montréal, dans la province du Canada, et de là, à la partie occidentale de la dite province ;

ET ATTENDU que les actionnaires de la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du Saint Laurent, à une assemblée légale tenue le (10<sup>e</sup>) dixième jour de juin, dans l'année de Notre Seigneur, mil huit cent cinquante-trois, ont, par leur vote, autorisé les directeurs de la dite compagnie à entrer dans un tel bail d'affermage ou contrat, dans la nature d'un bail à loyer tel que projeté et décrit dans l'acte susdit ;

MAINTENANT CE CONTRAT, fait ce cinquième jour d'Août, dans l'année susdite, entre la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, d'une part, et l'honorable John Ross, Benjamin Holmes et William Jackson, Ecuyer, susdits, de l'autre part, fait foi qu'en considé-



ration de tout ce que dessus et des rentes, conventions et accords ci-après réservé et contenus, par et de la part d'eux les dits Ross, Holmes et Jackson, à être payés, faits et exécutés, la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, concède et afferme par les présentes, à eux dits Ross, Holmes et Jackson, le chemin de fer de la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du Saint Laurent telle que maintenant chartée, et construit, commençant à la ville de Portland, dans l'état du Maine, s'étendant de là à la ligne frontière de l'état du New Hampshire, à et dans l'état de Vermont, jusqu'à ce qu'il atteigne à *Island Pond*, dans le comté d'Essex, dans le dit état de Vermont, ensemble avec toute la propriété, bien-fonds réel, personnel et mixte en quelque lieu que les mêmes se puissent trouver, appartenant à la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, dépendant de et destinés au maintien et à l'opération du dit chemin de fer, incluant toutes les stations, gares et autres bâtisses, ponts, piliers, quais, droits riverains, droits sur les eaux et privilèges de hâvres, appartenant à, appropriés à ou possédés par la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent; et tous les droits de passage et autres servitudes, droits d'acquérir servitudes, le chemin, lit, superstructures, équipement, appareil, ustensiles, rails et autres matériels et fonds que la dite compagnie possède, réclame, tient, occupe et dont elle jouit pour les objets de son incorporation en vertu de sa charte, d'après l'inventaire (*schedule*) de la dite propriété, et la masse ci-après nommée et marquée " Inventaire (*schedule*) de propriété;" aussi tous les péages, taux, prix imposés, rentes et revenu que la dite compagnie a maintenant ou pourra avoir ci-après le droit de recevoir et prendre, et tous ses droits de demander, recueillir et recevoir les mêmes, et toutes ses réclamations de toute nature, crédits, choses en action, causes d'action, appels et droits d'appel, qui devront appartenir à et être tenus par la dite compagnie au commencement du et durant le terme ici défini et limité;

POUR AVOIR ET TENIR la dite propriété du chemin de fer, biens, droits et privilèges, et tous et chacuns les lieux baillés par les présentes, circonstances et dépendances, eux les dits Ross, Holmes et Jackson, et leurs survivants et leur survivant en gestion (*in trust*) jusqu'à leur transfert comme ci-après pourvu, et leurs dits ayants cause ici désignés, pour et durant le terme entier de neuf cent quatre-vingt dix-neuf ans depuis le premier jour de Juillet, dans l'année de Notre Seigneur, mil huit cent cinquante-trois, sujets aux dispositions de tous les actes spéciaux des législatures de l'état du Maine, New Hampshire et Vermont, concernant, créant, accordant, limitant, définissant ou restreignant les droits, privilèges, pouvoirs et devoirs de la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, et à toutes les dispositions des lois générales des dits états maintenant en force, ou qui pourront être ci-après ordonnées concernant la dite compagnie, sujet aussi aux dispositions touchant aucun et tous hypothèques, concessions, baux, transports de droits de quelque nature ci-devant exécutés par la dite compagnie de sa dite propriété de chemin de fer, fonds, privilèges et droits ou aucune partie d'iceux, et tous les genres de gages et nantissement maintenant existant sur icelle.

RESERVANT là dessus une rente annuelle payable par les dits preneurs et ayants cause, à la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du

St. Laurent, de la somme de cent huit mille neuf cents piastres, étant sur le pied de six piastres par cent par année, sur le montant total de dix-huit mille cent cinquante parts dans le capital d'actions de la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, à leur valeur-pair, étant toutes les parts maintenant légalement émises et pouvant l'être valablement sur le dit fonds ou capital d'actions, en vertu des contrats existant, excepté certaines parts collatérales ci-après mentionnées, à être payées en paiements égaux et semi-annuels au dit Portland, le trente-unième jour de Décembre, et le trentième jour de juin, de chaque année, pour et pendant la durée du terme de ce bail d'affermage.

CE BAIL est fait et accepté d'après les autres termes, stipulations et accords qui suivent, c'est à savoir :

*Premièrement.* Les dits preneurs doivent maintenir et tenir en opération et par les présentes s'engagent conjointement et séparément pour eux-mêmes et pour leurs survivants et le survivant d'eux, à maintenir et tenir en opération, service et emploi la propriété de chemin de fer, ses biens-fonds, droits et privilèges par les présentes affermés pour l'accomplissement des objets que la charte de la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent a eu en vue dans sa charte, dans les divers Etats, dans les limites desquels le même est placé et construit, et en exécution de toutes les lois générales et spéciales des dits Etats, concernant icelui, et de telle façon à produire le meilleur avantage et la plus grande commodité du public d'après les dites chartes et lois durant le terme de ce bail.

*Secondement.* Les dits preneurs s'engagent de plus, comme susdit, pendant tout le temps de la durée du terme de ce bail, à maintenir et garder le dit chemin de fer, ses bâtisses et constructions, équipement et autre propriété affermée par les présentes et énumérée dans l'inventaire (*Schedule*) de propriété susdit, ou telle autre qui pourra être substituée en accomplissement de ce contrat au lieu d'icelle, en bon ordre et réparation, et à faire, de temps à autre, tels changements, améliorations et augmentations au dit chemin de fer, circonstances et dépendances, et telles additions à et renouvellements de ses bâtisses, équipement, appareils et autre propriété mobilière de tout genre, qui seront nécessaires pour le transport le plus sûr, le plus commode et le plus régulier du plus grand nombre de passagers, colis et malles qu'il sera pratiquement possible sur toute et chaque partie de la ligne et de toutes les stations du dit chemin de fer, de manière à accomplir, le plus efficacement, les objets qu'ont en vue la charte de la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, et les lois des divers Etats susdits, concernant icelui, et pour produire et effectuer, de la manière la plus avantageuse possible, le plus fort retour d'intérêt qui puisse bénéficier la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent.

*Troisièmement.* Les dits preneurs sont, par les présentes, autorisés à vendre ou autrement disposer, changer, corriger et réparer aucun des bâtiments, rails, équipement, appareils ou autre propriété mobilière, par les présentes affermée et énumérée dans l'inventaire (*Schedule*) de propriété

susdit, ou qui pourront, en aucun temps, servir ou être employés dans ou à l'égard du dit chemin de fer ou ses dépendances, de sorte, toutefois, que, dans tous les cas, et les dits preneurs conviennent, comme susdit, que, dans tous les cas, il sera substitué en place de ce qui sera vendu ou dont il sera autrement disposé, ou qui aura été altéré, corrigé ou réparé, d'autre propriété de la même espèce et également bonne ou meilleure pour les mêmes fins, et les dits preneurs sont, par les présentes, de plus autorisés à voir à ce qu'il soit fait et construit tous nouveaux bâtiments, tracés, rails, appareils, équipements ou autre propriété mobilière, nécessaires et pour servir d'une manière avantageuse aux fins du dit chemin de fer, et à faire aucunes et toutes améliorations, altérations et réparations, renouvellements et augmentations du dit chemin de fer, qui pourront être nécessaires pour l'usage le plus efficace d'icelui, mais non pas de manière à le détourner de sa présente situation, ni à nuire à la plus grande commodité du public dans l'usage qu'il fait d'icelui.

*Quatrièmement.* Les dits preneurs s'obligent de plus à payer, bien et dûment, la rente ici réservée aux temps et de la manière ici pourvus, sans besoin de la demande d'icelle, et de payer, bien et dûment, toutes taxes qui pourront être légalement imposées dans aucune juridiction, et pour aucune fin sur aucune et toute la propriété de la corporation, droits, fonds et franchise de la dite compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent.

*Cinquièmement.* Les dits preneurs s'obligent de plus, comme susdit, à prendre, pourvoir à, payer et solder entièrement tous les engagements, dettes et obligations de la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, qui sont en sus de la dette consolidée, ci-après mentionnée, et qui sont énumérés dans l'inventaire (*Schedule*) d'iceux, ci-après nommé et marqué "Inventaire (*Schedule*) des Dettes", et tous les engagements, dettes et obligations, si aucuns, qui pourront ci-après, pendant le terme de ce bail, par implication de la loi, s'élever contre et être dus de la part de la dite compagnie, et entièrement et pour toujours, garantir, indemniser et tenir saine et sauve la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, et les actionnaires d'icelle contre tout engagement pour principal ou intérêt, par suite d'aucuns bons hypothécaires, précédemment émis par la dite compagnie, et par suite d'aucuns bons, hypothèques, obligations, assurances, ci-devant effectués par la dite compagnie, et par suite d'aucuns bons, hypothèques, obligations ou assurances, précédemment donnés par la dite compagnie à la cité de Portland, pour garantir à la dite cité le prêt de son crédit à la dite compagnie.

*Sixièmement.* Les dits preneurs s'engagent de plus, comme susdit, et à toujours, garantir, indemniser et tenir saine et sauve la dite compagnie de tout engagement pour paiement du principal ou intérêts des certificats d'emprunt, ci-devant émis par la dite compagnie à la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, en aide à la construction du dit chemin de fer, de tous frais et dépens provenant d'aucunes actions ou procédés légaux, institués par aucun détenteur de tels certificats, et d'entreprendre et exécuter tous les devoirs, et d'assumer toutes les responsabilités imposées à la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du

St. Laurent, par les divers actes de la législature du Maine, autorisant la dite cité à émettre les dits certificats, et à pourvoir fidèlement et faire tous tels paiements et contributions que, par la loi, la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent est tenue de faire aux divers fonds d'amortissement, créés et établis par des actes de la législature du Maine, pour le remboursement de ces prêts ou d'aucune partie de ces prêts, ainsi faits par la cité de Portland.

*Septièmement.* Les dits preneurs s'engagent de plus, depuis et après la passation de ce contrat, à défendre à tous procès, actions, plaintes et poursuites qui pourront être alors pendants, qui pourront ci-après être portés contre la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, ou aucun de ses officiers, serviteurs ou agents pour quoique ce soit fait par eux par l'autorité, au nom et de la part de la dite compagnie, et à indemniser et tenir saine et sauve la dite compagnie ainsi que les dits actionnaires d'icelle de tous frais et dépens encourus dans telle défense et contre aucun et tous jugements qui pourront être rendus dans de tels procès, actions ou poursuites, et d'indemniser, tenir saine et sauve la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, et les actionnaires d'icelle de toutes réclamations, actions, dommages et responsabilité par suite d'aucune chose omise ou faite par les dits preneurs ou aucun d'eux dans l'exercice réel ou présumé d'aucuns de leurs pouvoirs et droits nés de ce contrat, et par suite d'aucun et de tous actes, omissions et négligences d'aucune espèce et en aucune manière faits ou soufferts par les dits preneurs ou aucun de leurs serviteurs ou agents.

*Huitièmement.* Les dits preneurs s'engagent de plus comme susdit à, ou avant l'expiration de chaque année, pendant le terme de ce bail, à payer à la dite compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent la somme de cinq cents piastres pour toutes telles dépenses nécessaires que la dite compagnie pourra encourir durant l'année susdite pour la rétribution de tels officiers dont besoin sera pour le maintien de l'organisation de la dite compagnie pour les dépenses occasionnées par la tenue de ses assemblées incorporées et pour tous les procédés nécessaires pour le maintien et la préservation de ses pouvoirs incorporés.

*Neuvièmement.* Les dits preneurs s'engagent de plus comme susdit à ne jamais sous-louer ni transporter ce dit bail ou aucune partie de leur terme ici convenu excepté par cession à la dite compagnie du chemin de fer du Grand Tronc ainsi qu'il est ci-après pourvu, et dans tous les temps à faire observer et exécuter tout ce qui pourra être légalement et raisonnablement requis de leur part d'être fait, observé et exécuté, de supporter, maintenir et protéger la franchise, les droits et intérêts de la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, et de ne rien faire ni souffrir qu'il soit rien fait qui puisse tendre ou mener à la forfaiture de la franchise de la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent ou amoindrir en aucune manière la valeur d'icelle.

*Dixièmement.* Et attendu que la dite compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent et la compagnie de chemin de fer du St.

Laurent et de l'Atlantique, une corporation établie par la législature de la province du Canada et destinée à effectuer au moyen de la connection des chemins de fer respectifs des dites compagnies une communication entre la cité de Portland et la cité de Montréal, ont, par un certain instrument ou articles fondamentaux d'un mutuel accord, fait entre elles le dix-septième jour d'avril, mil huit cent cinquante-six, établi certains règlements mutuels pourvoyant entre autres choses aux mode et termes de transaction des affaires communes sur le dit chemin de fer et au gouvernement des dites compagnies en rapport avec icelui et la dite compagnie de chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique, a depuis lors été refondue en et est devenue partie de la dite compagnie de chemin de fer du Grand Tronc ; maintenant les dits preneurs s'engagent de plus comme susdit à observer en tout temps fidèlement et à faire tout ce qui reste exécutoire, exigible et non accompli des conventions et règlements ainsi faits et adoptés par la dite compagnie de chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique, et compatible avec les rapports des parties à ce bail, et dans le cas d'un abandon ou forfaiture de ce bail la dite compagnie de chemin de fer du Grand Tronc se charge, toutefois, d'exécuter et de continuer à exécuter et à observer tous les accords et règlements ainsi faits et adoptés par la dite compagnie de chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique et demeurant alors exécutoire, subsistant et non accompli.

*Onzièmement.* Si les dits preneurs manquent en aucun temps au paiement de la rente ici réservée à mesure qu'icelle écherra, et souffrent qu'elle soit arriérée de plus de soixante jours depuis et après le temps de son échéance, ils seront, par suite d'un tel défaut de paiement et de négligence entraînant tel arriéré, sujet à souffrir le cancellement (*forfeiture*) de ce bail comme il est ci-après pourvu, sans besoin à la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, de faire de demande ou de donner avis.

Si les dits preneurs manquent en aucun temps de payer l'intérêt qui sera dû et payable sur aucun des certificats d'emprunt émis par la cité de Portland comme ci-dessus mentionné, ou négligent ou omettent de payer le capital d'aucun des dits certificats pendant plus de six mois après l'échéance d'iceux, ils seront par suite de tel défaut, négligence ou omission de paiement, sujets à l'annulation (*forfeiture*) d'icelui bail comme il est ci-après pourvu, sans qu'il soit besoin à la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent ou à aucune personne ou corporation intéressée dans l'affaire, de faire aucune demande ou de donner aucun avis.

Si les dits preneurs manquent en aucun temps de payer l'intérêt qui deviendra dû sur aucun des bons hypothécaires ci-devant émis par la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, ou négligent ou omettent de payer le capital d'aucun des bons hypothécaires pendant plus de six mois après leur échéance, les dits preneurs seront, par suite de tel manque ou de telle négligence ou omission, sujets à la résiliation (*forfeiture*) de ce bail ainsi qu'il est ci-après pourvu, sans qu'il soit besoin à la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, ou à aucun détenteur des dits bons hypothécaires, de faire aucune demande ou de donner aucun avis.

Mais il doit être compris que ces stipulations et accords en égard à la forfaiture, en autant qu'elle se rapporte aux susdits certificats d'emprunt, émis par la cité de Portland, et aux dits bons hypothécaires, doivent être sujettes à la condition que si les dits preneurs pourvoient aux fonds requis pour le paiement du capital et intérêt qui deviendra dû en aucun temps sur les certificats d'emprunt et bons hypothécaires susdits et déposent tels fonds entre les mains d'un dépositaire convenable aux temps et lieux quand et où telle somme principale ou intérêt sera payable selon la teneur des certificats et bous susdits, payables à demande aux détenteurs d'iceux, et donnent un avis public raisonnable d'un tel dépôt, alors les dits preneurs ne seront pas responsables ni sujets à souffrir aucun sacrifice (*forfeiture*) en raison d'aucun délai de la part des porteurs de tels certificats et bous, de demander et accepter paiement du principal et intérêt dus sur iceux, mais ils n'en seront et resteront pas moins responsables à tout événement de la fidélité du dépositaire auquel tels fonds auront été remis et de leur sûreté comme de ce qu'il en aura fait.

Si les dits preneurs manquent de payer ou d'acquitter les dettes, engagements et obligations de la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, qui existent en sus de la dette consolidée ci-après mentionnée, et souffrent que telles dettes, engagements et obligations soient arriérés et non acquittés à un montant égal à la somme de vingt-cinq mille piastres pendant plus de quatre-vingt-dix jours après l'échéance de telle somme collective, et après avis de tels arrérages donné par autorité des directeurs de la dite compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent aux dits preneurs ou aucun d'eux, ou à aucun officier de la dite compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, au bureau principal de la dite compagnie en Canada, les dits preneurs, par suite de tel manque et le fait d'avoir souffert que les arrérages soient restés pendant le temps susdit, seront sujets à l'annulation (*forfeiture*) de ce bail, comme il est ci-après pourvu.

*Douzièmement.* Dans le cas d'aucun manque, négligence ou omission de la part des dits preneurs ou leurs suivivants ou le survivant d'eux ou leurs ayants-cause ci-après désignés, pour faire les paiements convenus et spécifiés dans le onzième article des présentes, ainsi qu'il y est requis, lesquels manque, négligence, omission et le fait de permettre tels paiements d'être arriérés, selon qu'il y est déclaré, rendront les dits preneurs sujets à souffrir le sacrifice (*forfeiture*) de ce bail, la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent aura, dans et sur toute la propriété du dit chemin de fer et biens baillés par les présentes et dans et sur toutes les améliorations d'icelui et la propriété substituée en place ou dans et sur aucune partie d'icelui au nom de tout, le droit immédiatement ou en aucun temps après, sans autre avis et demande que ceux ci-devant exprimés, de rentrer dans et prendre et retenir possession d'iceux, et de se servir et faire opérer les mêmes et de prendre les revenu et profit d'iceux, et de déposséder et déplacer les dits preneurs et tous leurs serviteurs et agents, et au temps de telle rentrée, ou en aucun temps après, de donner avis par écrit aux dits preneurs ou aucun d'eux, ou à la dite compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, qu'elle tient la dite propriété de chemin de fer, biens et améliorations à l'effet d'effectuer la cessation de ce bail et de consommer l'annulation (*forfeiture*) d'icelui par suite de violation ou viola-

tions de l'accord, causes de telle entrée, lequel avis écrit sera suffisant s'il est donné par autorité des directeurs de la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent à aucun des dits preneurs ou à aucun officier de la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc au principal bureau de la dite compagnie en Canada, ou en cas d'incapacité à donner avis comme susdit, en publiant tel avis pendant deux semaines dans quelque journal publié dans la cité de Montréal. Si les dits preneurs dans les dix-huit mois de la signification de l'avis, ou après la dernière publication d'icelui comme susdit, ne réparent pas, ne suppléent pas, et ne remédient pas à tout manque et violation des conventions, étant cause de telle rentrée, avec intérêt pour le temps de tel manque sur la somme ou sommes non payées et arriérées, tous les biens, droits et intérêt des dits preneurs en vertu de ce bail seront absolument terminés et forfaits, et la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent aura et tiendra toute la dite propriété du chemin de fer et de ses biens affermés et toutes les améliorations d'iceux et la propriété substituée en place et tout l'intérêt d'icelle, et dans et de ses premiers biens et à son propre usage sans obligations de rendre compte aux dits preneurs d'aucune dite propriété, biens, améliorations, substitutions ou revenu, ou de rendre et rembourser aux dits preneurs aucune somme par eux avancée avant ce temps, payée ou employée en accomplissement en tout ou en partie d'aucune des conditions et accords ici exprimés. Mais si les dits preneurs et les survivants et le survivant d'eux et leurs ayants-cause ci-après désignés, en aucun temps après telle rentrée pour bris de conventions et avant l'expiration des dix-huit mois susdits depuis la signification ou la publication du susdit avis, ont réparé, suppléé et remédié à tout manque et bris de convention étant cause de telle rentrée, avec intérêt comme susdit, alors les dits preneurs et les survivants et le survivant d'eux, et leurs ayants-cause susdits, seront réintégrés dans les possession, usage et jouissance de tous les lieux baillés et les améliorations d'iceux et la propriété substituée en place, aussi entièrement et amplement et à toutes fins et intention que si tel manque ou bris de conventions n'avaient pas eu lieu, et la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent sera tenue de les réintégrer et par les présentes elle s'oblige de les réintégrer et remettre en possession comme susdit et sera responsable et paiera aux dits preneurs et leurs survivants et le survivant d'eux, et leurs ayants-cause susdits, tous les profits clairs et le revenu reçu par la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent par suite de sa rentrée et possession susdites.

*Treizièmement.* La dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent stipule de sa part par les présentes qu'il pourra être et sera loisible aux dits preneurs, et survivants et le survivant d'eux et leurs ayants-cause susdits, payant la rente ici réservée et pourvoyant à et faisant tous les autres paiements requis et prévus par le (11e) onzième article des présentes, d'avoir, tenir, occuper, jouir et se servir paisiblement et tranquillement de tous et chacun les lieux baillés par les présentes, circonstances et dépendances, pendant et durant le dit terme de neuf cent quatre-vingt-dix-neuf ans sans aucune molestation quelconque, par ou de la part de la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, ou ayants-cause, ou aucune personne ou personnes, réclamant au nom de la loi ou de l'équité ou par qui réclamer, de la part ou dépendant de la dite compagnie.

*Quatorzièmement.* La dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent s'engage de plus à, pendant le terme baillé par les présentes, soutenir et maintenir l'organisation légale de la dite compagnie, et à faire toutes choses de sa part qu'il est requis de faire pour soutenir et maintenir et garder inviolable la charte et franchise d'icelle, et à élire et nommer de temps à autre tous tels officiers, agents et employés selon que la loi requiert qu'ils soient élus et nommés à l'effet de maintenir son organisation, sa charte et franchise, et à les revêtir des pouvoirs et devoirs nécessaires pour assurer et maintenir l'efficacité d'incorporation de la dite compagnie, suivant la loi.

*Quinzièmement.* La dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent s'engage de plus, après l'exécution de ce bail, et jusqu'à la finition d'icelui, à ne plus émettre aucunes nouvelles actions du fond capital de la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, sans ou au-delà de la demande ou consentement des dits preneurs en sus du nombre d'actions maintenant légalement émises ou pouvant être émises en vertu des contrats existants comme ci-dessus mentionné, de même après l'exécution de ce bail et jusqu'à la finition d'icelui, sans ou au-delà du consentement des dits preneurs, à ne pas créer de nouvelle dette contre la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, ni émettre ou délivrer aucune preuve de dette auparavant faite pour laquelle la dite compagnie n'avait pas reçu valeur à la date de la passation de ce bail, ni à volontairement faire aucun acte dont il pourrait résulter aucune obligation de dette contre la dite compagnie, mais elle pourra cependant faire et délivrer aucune nouvelle preuve de dette pour celles déjà existantes ou en liquidation des contrats subsistants.

*Seizièmement.* La dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent stipule de plus que les dits preneurs auront droit à et auront tout le bénéfice et avantage garanti par la loi à la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, provenant ou à provenir de l'établissement et opération des divers fonds d'amortissement créés comme ci-dessus mentionnés, pour le rachat et remboursement des certificats d'emprunt ci-devant émis par la cité de Portland comme susdit, et auront droit de jouir et profiter de tous les moyens que la dite compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent a ou peut avoir pour assurer la conservation et le maniement des dits fonds, et de prendre le nom de la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent chaque fois qu'il sera nécessaire pour obtenir l'efficacité de tels moyens de remédiation.

*Dix-septièmement.* La dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent s'engage de plus à observer et garder de sa part toutes les conventions et règles établies et adoptées dans et par les articles fondamentaux ci-dessus mentionnés, agréées de part et d'autre entre la dite compagnie et la compagnie de chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique sous la date du 17 d'avril, 1846, et qui restent maintenant exécutoires, subsistants et inexécutés.

*Dix-huitièmement.* Et de plus en considération de tout ce que dessus la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent transporte par les présentes aux dits preneurs tous les contrats, bons, billets,



comptes, choses en action, réclamations, actions et causes d'action, jugements, appels et droits d'appel, que la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent possède maintenant ou auxquels elle a droit, et constitue par les présentes les dits preneurs et leurs survivants et le survivant d'eux, ses procureurs irrévocables, jusqu'à la finition de ce bail, avec autorité de nommer la dite compagnie de chemin de fer du Grand Tronc leur substitut, et avec pouvoirs, au nom du dit cédant, mais à l'usage et aux frais des cessionnaires, de demander, poursuivre, prendre action, faire valoir, acquitter, recouvrer et jouir de tous contrats et autres choses par les présentes cédés, et de la même manière, au nom de la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent mais aux frais et pour l'avantage des dits cessionnaires, de poursuivre toutes causes d'action qui pourront ci-après, durant le terme de ce bail, échoir à la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, contre aucune personne ou corporation, autre que les dits preneurs, et aucune personne ou corporation réclamant ou agissant par ou de leur autorité ou autorité procédant d'elles.

*Dix-neuvièmement.* La dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent s'engage de plus à accorder, en tout temps ci-après, aux dits preneurs tous tels accès à l'inspection des livres, actes notariés, documents, liasses probantes de la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, qui peuvent être nécessaires pour faciliter l'opération et assurer les intérêts des dits preneurs aux termes de ce contrat.

*Vingtièmement.* La compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent déclare ici son consentement que les dits preneurs ici nommés, et leurs survivants et le survivant d'eux, dès que et aussitôt que la dite compagnie de chemin de fer du Grand Tronc aura l'autorité requise pour accepter un transfert de ce bail, elle pourra transporter icelui à la dite compagnie, avec tous les droits, titres et intérêts des dits preneurs ici contenus, et avec tous leurs privilèges et pouvoirs au même titre, et les dits preneurs, par les présentes, s'engagent conjointement et séparément, eux, leurs survivants et le survivant d'eux, aussitôt que telle autorité aura été acquise par la dite compagnie de chemin de fer du Grand Tronc dans l'année en suivant passeront en bonne et due forme de loi, et feront un valide et réel transport de ce bail, et de tous leurs droits, titres et intérêts en icelui, et de tous leurs pouvoirs et privilèges au même titre, à la dite compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, pour la dite compagnie les avoir et tenir pendant tout le temps alors restant non expiré du terme ici baillé, et abandonneront, céderont et transporteront à la dite compagnie toutes leurs possessions dans et de la propriété du dit chemin de fer et biens par les présentes baillés, et toutes choses quelconques par eux acquises et tenues au moyen de ce bail dépendant de la propriété et des biens du dit chemin de fer, et dont il est fait usage pour les fins d'icelui.

Sur exécution et tradition de tel transport et acceptation d'icelui par la dite compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, la dite compagnie se fera propres toutes les obligations des dits preneurs en vertu de ce titre, et sera tenue et obligée d'observer et exécuter tous les accords et conventions des dits preneurs ici exprimés, et de se conformer à toutes les conditions et

à être sujette à tous les engagements qui par cet acte sont imposés aux preneurs ici exprimés, aussi entièrement et à toutes fins et intentions que si la dite compagnie de chemin de fer du Grand Tronc avait été le preneur originaire aux termes de ce contrat et partie à icelui, et sera de la même manière tenue de suppléer, rétablir et réparer tous les bris faits à aucune des conventions d'icelui par les dits preneurs ou aucun d'eux, avant que tel transfert engageât ou aboutît. Et la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent s'engage de plus, si tel transfert est fait et accepté comme susdit, dans les limites des deux ans, depuis le vingt-neuvième jour de mars, ci-dessus nommé, sur requisition de la dite compagnie de chemin de fer du Grand Tronc à faire exécuter en faveur et délivrer à la dite compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, aucun instrument ou instruments propres à confirmer et assurer icelui, et pour confirmer et garantir à la dite compagnie de chemin de fer du Grand Tronc tous titres, droits et intérêts, pouvoirs et privilèges baillés par les présentes aux dits preneurs et leurs ayants-causes ci-désignés.

*Vingt-et-unièmement.* Si les dits preneurs, ou aucun d'eux, ou leurs survivants ou le survivant d'eux, sur la requisition de la compagnie de chemin de fer du grand tronc, se refusent à un transport de ce bail, comme susdit, ou, pendant plus de soixante jours après telle requisition, négligent de faire et délivrer tel transport, ils auront par suite de tel refus ou négligence, à souffrir le sacrifice (*forfeiture*) de tous leurs droits, titre, intérêts et biens à eux conférés par le présent bail, et la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent pourra, là-dessus, sans demande ou avis, rentrer dans les lieux baillés et déposséder et déplacer les dits preneurs, leurs agents ou employés et tenir et garder les dits lieux comme un gage de sa première condition aussi pleinement et à toutes fins et intentions que dans le cas de forfaiture pour aucune des causes ci-dessus prévues et définies. Mais avec l'entente, toutefois, que dans le cas de telle forfaiture et rentrée, la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent devra, malgré cela, préserver, maintenir et garantir à la dite compagnie de chemin de fer du Grand Tronc tout le bénéfice d'intérêt de la dite compagnie de chemin de fer du Grand Tronc dans et aux lieux baillés par les présentes, et fera, exécutera et délivrera à la dite compagnie du chemin de fer du grand tronc tout tel titre légal et preuve de titre légal, dans et aux dits lieux, qui pourra être acceptable en loi et rendre pratiquement exécutable de la manière ci-après convenue, ou de quelque autre manière légale et suffisante à effectuer les objets et desseins des deux dites compagnies tels qu'exprimés et établis par cet acte (*instrument*).

*Vingt-deuxièmement.* Si telle forfaiture, comme susdit, arrive en raison du refus ou de la négligence des dits preneurs à faire le transport susdit, ou si la dite compagnie de chemin de fer du grand tronc, au lieu du transport ci-dessus, tel qu'il y est pourvu, préfère d'entrer dans, de devenir partie à et d'accepter un nouvel acte d'affermage par lequel les dits lieux seront originairement et directement baillés à la dite compagnie de chemin de fer du grand tronc, et, dans les deux ans à compter du vingt-neuvième jour de Mars susdit, donnera avis à la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent de son choix susdit, la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent fera et renouvellera son bail

en substance d'après les mêmes termes, conventions, réserves, conditions et accords que ci-dessus exprimés, *mutatis mutandis*, entre la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, d'une part, et la dite compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, d'autre part, bailant et louant à la dite compagnie de chemin de fer du Grand Tronc toute la propriété du chemin de fer, droits et biens baillés par les présentes, pour la dite compagnie du chemin de fer du Grand Tronc l'avoir et en jouir pendant le terme entier de neuf cent quatre-vingt dix-neuf ans, depuis le premier de juillet susdit, et sur passation et entrecchange d'un tel nouveau bail ainsi passé à la guise de la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, comme susdit, tous les biens, droits et titres des dits preneurs, parties au présent acte cesseront *ipso facto* et ils auront fini, et toute leur possession, en vertu d'icelui, et toutes les améliorations à la propriété, fonds, revenu, bénéfices et avantages par eux acquis et dont ils jouissaient, à ce titre, seront *ipso facto*, abandonnés, cédés et transportés à la dite compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, à son usage, avantage et profit. Mais rien de ce qui est fait au moyen des stipulations ci-dessus, touchant la cession de ce bail ou la passation d'un nouvel acte d'affermage, ne sera un empêchement d'action ou cause d'action que la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent pourrait avoir contre les dits preneurs ou aucun d'eux pour aucune chose par eux ou aucun d'eux faite, omise ou soufferte avant ce temps.

*Vingt-troisièmement.* Et attendu que la dite cité de Portland, en vertu des stipulations des deux différents actes ci-dessus mentionnés, autorisant le prêt du crédit de la dite cité en aide à la construction du chemin de fer de la dite compagnie, lesquels deux actes furent passés le premier jour d'Août, 1848, et le vingt-septième jour de Juillet, 1850, respectivement, est détenteur de quinze mille parts dans le fonds capital de la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent émis et transmis à la dite cité comme sûreté collatérale pour les obligations créés par ces dits actes, lesquelles parts collatérales ne sont pas comprises dans le nombre de dix-huit mille cent cinquante parts ci-dessus énumérées, les dits preneurs conviennent de plus comme susdit, que si en aucun temps aucune des parts ainsi tenues comme sûreté collatérale, sont vendues et transférées par l'injonction des commissaires, ainsi qu'il est autorisé dans les dits actes, ils paieront ci-après à la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent telle rente annuelle additionnelle qui sera égale à six piastres par cent par année sur le montant total de telles parts qui seront vendues et transférées comme susdit à la valeur pair d'icelles, à être payée en paiements égaux et semi-annuels, à Portland, les trente-unième jour de Décembre et trentième jour de Juin, de chaque année, pendant et durant le terme de ce bail, et toutes les clauses de ce contrat, telles que ci-dessus exprimées, concernant et garantissant le paiement de la vente ci-dessus réservée, seront applicables au paiement de la rente additionnelle, qui est par les présentes réservée et faite payable d'une manière contingente.

*Vingt-quatrièmement.* Si la dite compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, dans les dix-huit mois de la date de ce contrat, n'obtient pas l'autorité législative requise pour la rendre apte à accepter un transport de ce bail ou à devenir partie à un nouveau contrat d'affermage, comme il est

ci-dessus pourvu, les dits preneurs et leurs survivants et le survivant d'eux, auront droit, en aucun temps ci-après, d'abandonner ce bail à la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, et de quitter et céder à la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent toute leur possession de la propriété du chemin de fer baillée par les présentes et les améliorations d'icelle et la propriété substituée en place, lequel abandon sera fait par écrit, délivré et remis à aucun membre du bureau des directeurs de la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent. Sur tel abandon et remise fait par écrit de telle cession de possession comme susdit, les dits preneurs et eux tous seront là-dessus entièrement acquittés de toute autre obligation, convention et stipulations prescrites par ce contrat, et la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent convient que sur et après cet abandon et remise par écrit de cet abandonnement de possession susdite, elle ne fera plus aucune réclamation ou ne procédera plus à aucune action contre les dits preneurs ou aucun d'eux en raison d'aucune chose contenue en ce contrat, sauf cependant toutes actions ou causes d'action pour aucun bris de conventions par eux ou aucun d'eux avant ce temps commis ou souffert.

Sur tel abandon de ce bail, comme susdit, la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent s'engage par les présentes à rembourser, de la manière ci-après stipulée, toutes les dépenses qui auront été faites par les dits preneurs pour telles améliorations de la propriété baillée et augmentations d'icelle, nécessaires à l'opération et à l'usage du dit chemin de fer, et faites durant la période des dix-huit mois mentionnés à ce sujet, tel qu'accepté par la résolution des directeurs de la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, à l'époque de l'entreprise de ces dites améliorations et augmentations, et elle paiera pour icelles en argent ou en prenant et donnant des bons de la dite compagnie au montant nécessaire comme il est ci après pourvu.

*Vingt-cinquièmement.* Sur la cession de ce bail, comme il est pourvu dans l'article le premier en suivant, la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent convient de plus qu'elle remboursera les dits preneurs et leurs survivants et le survivant d'eux de toutes telles sommes que les dits preneurs auront payé avant ce temps en acquit et satisfaction d'aucune des dettes et obligations de la dite compagnie autres que celles du fonds de dettes consolidées de la dite compagnie et l'intérêt sur icelles, et paiements faits par les dits preneurs aux fonds d'amortissement susdits, lequel fonds de dettes consolidées est ci-après limité et inscrit à la somme de trois millions quatre cent quatre-vingt-cinq mille piâtres, et paiera pour icelles de la manière dont il est ci-après pourvu, avec intérêt sur toutes les sommes ainsi payées par les dits preneurs, depuis les dates des divers paiements d'icelles, jusqu'à l'expiration de la période de dix-huit mois mentionnée dans l'article le premier en suivant et pas plus longtemps.

Sur tel abandon, comme susdit, les dits preneurs conviennent de plus, comme susdit, qu'eux et leurs survivants et le survivant d'eux, seront responsables, rembourseront et donneront à la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent toute la somme d'argent reçue par eux de la dite compagnie en vertu de ce contrat et tout le revenu réalisé par

eux à même d'aucun des contrats et autres choses cédées aux dits preneurs par le dix-huitième article des présentes, et rétrocéderont et abandonneront à la dite compagnie tous tels contrats et autres choses transportés comme susdit, qui n'auront pas été auparavant ce temps convertis en argent ou autrement liquidés et arrangés.

La balance, si aucune, qui sera due par la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent aux dits preneurs sur leur mutuelle reddition de compte entre les dites parties, tel que pourvu dans celui-ci et l'article précédent des présentes, sera payée par la dite compagnie en argent ou, à l'option de la dite compagnie, en bons de la dite compagnie à être faits et donnés aux dits preneurs et leurs survivants et le survivant d'eux pour solde de telle balance, lesquels bons seront en sommes convenables en argent sterling de quatre piastres quatre-vingt-quatre cents au louis, payables en vingt-cinq ans, à Londres, en Angleterre, au porteur d'iceux, avec intérêt payable semi-annuellement à Londres susdit, au taux de six piastres par cent par année.

*Vingt-sixièmement.* Afin de créer des fonds pour être employés à l'acquit des dettes, engagements et obligations de la dite compagnie de l'Atlantique et du St. Laurent, mentionnés dans le cinquième article des présentes, autres que les prêts du crédit de la cité de Portland, s'élevant à la somme de deux millions de piastres, et le bon hypothécaire de la dite compagnie, s'élevant à la somme d'un million de piastres, mentionnée au dit article, et à l'effet d'établir et limiter toute la dette consolidée de la dite compagnie à la somme de trois millions quatre cent quatre-vingt-cinq mille piastres, la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent convient de plus qu'elle émettra sans délai ses autres bons au montant de quatre cent quatre-vingt-cinq mille piastres, lesquels bons seront faits en argent sterling, à quatre piastres quatre-vingt-quatre cents au louis, en sommes de cinq cents louis, ou aussi près que possible, payables en vingt-cinq ans, à Londres, en Angleterre, au porteur d'iceux, avec intérêt payable semi-annuellement à Londres, en Angleterre susdit, au taux de six piastres par cent par année, et ils ne seront pas vendus et il n'en sera pas disposé à moins de valeur pair pour iceux, en donnant d'abord aux preneurs le droit de les acheter au pair, et les dits preneurs conviennent par les présentes, comme susdit, que sur telle offre ils achèteront iceux au pair, et que leur produit sera employé par la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent à payer et acquitter ce montant de dettes, d'engagements et d'obligations susdits.

Si les dits bons de la compagnie sont vendus et s'il en est disposé comme susdit, et le dit bail non abandonné comme il est pourvu au vingt-quatrième article des présentes, les dits preneurs s'engagent par les présentes comme susdit, de pleinement et à toujours indemniser et garantir, tenir saine et sauve la dite compagnie de toute responsabilité pour capital et intérêt par suite de tels bons, et toutes les clauses contenues dans les onzième et douzième articles des présentes, concernant la forfaiture de ce bail, pour défaut des paiements ci-mentionnés, seront applicables au paiement du capital et intérêt qui pourront être dûs sur les bons tel que pourvu par le présent article.

Rien de contenu dans cet acte n'a pour but ou ne doit être pris comme affectant ou nuisant en aucune manière aucun des droits ou intérêts de la cité de Portland antérieurement existant, dans et au chemin de fer baillé par les présentes.

Les deux divers inventaires (*schedules*) ci-dessus mentionnés, et marqués respectivement "Inventaire (*Schedule*) de Propriété" et "Inventaire (*Schedule*) de Dettes," sont faits en double de pareille date à ces présentes et identifiés par la signature des parties à cet acte, et peuvent être invoqués et servir à l'une ou l'autre des parties avec le même effet que si iceux étaient annexés à et formaient partie de ce contrat.

En foi de quoi l'honorable John Ross, Benjamin Holmes et William Jackson, écuyers, susdits, ont chacun d'eux apposé leur seings et sceaux à ce contrat, en double, et la compagnie de l'Atlantique et du St. Laurent par Josiah S. Little, le président d'icelle dûment autorisé à cet effet, par un vote des directeurs, dont une copie certifiée est ci-annexée, a signé les présentes et fait mettre le sceau d'incorporation de la dite compagnie aux présentes ce cinquième jour d'août, dans l'année de notre seigneur mil huit cent cinquante-trois.

Signé avec le seing et sceau et fait en présence des témoins soussignés.

(Signé,) P. BARNES, avocat, de Portland susdit,  
A. ROBERTSON, avocat, de Montréal susdit.  
(Signé,) JNO. ROSS, [L. S.]  
BENJN. HOLMES, [L. S.]  
WM. JACKSON, [L. S.]

(Signé,) La Cie. de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent,  
par JOSIAH S. LITTLE, président.

Contresigné par  
CHS. E. BARRELL,  
Trés. Cie. de C. F. A. et St. L.

(Signé,) B. CUSHMAN, secrétaire.

Les soussignés, les maire et échevins de la cité de Portland, en conformité à la troisième section de l'acte de la législature du Maine, passé le 29<sup>e</sup> jours de mars, 1853, intitulé : "Un acte pour autoriser un affermage du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent," donnent, par les présentes, leur assentiment au précédent bail, et ont séparément souscrit leurs signatures sur ce dit instrument, ce cinquième jour d'août, 1853.

(Signé,) JAMES B. CAHOON, maire,  
RUFUS E. WOOD,  
GEORGE PEARSON,  
GEORGE W. WOODMAN,  
O. L. SANBORN,  
JACOB McLELLAN,  
JONAS H. PERLEY.

Etat du Maine, Cumberland S. S., 5 août, 1853, a comparu personnellement Josiah S. Little, lequel a reconnu le précédent instrument par lui signé de la part de la compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent pour être l'acte librement consenti de la dite compagnie.

Devant moi,

(Signé,) P. BARNES,  
Juge de paix.

Etat de Maine, Cumberland S. S., 5 août, 1853, ont comparu personnellement John Ross, Benjamin Holmes et William Jackson, lesquels ont reconnu le précédent instrument par eux signé pour être leur acte librement consenti.

Devant moi,

(Signé,) P. BARNES,  
Juge de paix.

A une assemblée des directeurs de la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, tenue à leur bureau, à Portland, le cinquième jour d'août, 1853.

Attendu que le président par vote des directeurs, le 28e jour de juillet dernier, fut autorisé à passer de la part de la compagnie un bail d'affermage des chemin de fer et propriété de cette compagnie à des administrateurs en gestion (*trustees in trust*) par la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada, dans les termes d'un projet soumis par le comité nommé à l'assemblée des directeurs du 27e jour de juin dernier.

Et attendu que des modifications au dit projet ont été faites du consentement des parties suivant le projet modifié de bail ici soumis aux directeurs.

*Il fut adopté*—Que le dit projet de bail tel que modifié soit et le même est ici adopté et arrêté par les directeurs, et que le président soit autorisé à passer icelui en double de la part de cette compagnie, sous le sceau d'incorporation, et de le remettre aux dits preneurs en gestion (*in trust*) susdits.

*Adopté*—Que le dit bail modifié soit contresigné par les trésorier et secrétaire, et enregistré au long dans le registre des directeurs, et qu'une copie certifiée de ces votes d'adoption soit annexée au contrat remis aux dits preneurs.

Vraie copie du registre,

(Signé,) B. CUSHMAN, secrétaire.

Vraie copie,

(Signé,) A. ROBERTSON,  
Avocat, Montréal.

Memorandum d'accord et garantie supplémentaires à un bail par la compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, à John Ross et autres, ayant date le 5e jour d'août, 1853, baillant aux dits preneurs le chemin de fer de la dite compagnie, circonstances et dépendances.

Attendu que la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, dans et par un instrument, bail d'affermage, susdit, se réserve une rente annuelle sur les lieux baillés de la somme de cent huit mille neuf cent piastres, étant aux taux de six piastres par cent par année sur le montant total de dix-huit mille cent cinquante parts dans le capital d'actions de la dite compagnie à la valeur annuelle d'icelui, payable en paiements égaux et semi-annuels, à Portland, dans l'état du Maine, le trente-unième jour de Décembre, et le trentième jour de Juin de chaque année, durant le terme du dit bail, et les dits preneurs de leur part conviennent qu'ils paieront bien et dûment la rente réservée comme susdit, au temps et de la manière énoncés dans le dit bail, et conviennent de plus que si à aucun temps aucune des parts dans le fonds capital de la dite compagnie, émises pour servir de sureté collatérale à la cité de Portland pour engagements contractés par la dite cité, par suite des actes de la législature de l'état du Maine, autorisant la dite cité à prêter son crédit en aide à la construction du chemin de fer de la dite compagnie, étaient vendues et transférées par ordre des commissaires, ainsi qu'il est pourvu par les dits actes, qu'eux les dits preneurs par suite de cela paieraient à la dite compagnie telle rente annuelle additionnelle qui serait égale à six piastres par cent par année sur le montant total de toutes telles parts qui seraient vendues et transférées comme susdit, à leur valeur pair à être payées en paiements égaux et semi-annuels, à Portland susdit, les trente-et-unième jour de Décembre, et trentième jour de Juin de chaque année, pour et pendant le terme du dit bail, le bris desquelles dites conventions est déclaré dans le dit acte (instrument, ou bail d'affermage être une cause d'annulation (forfaiture) d'icelui, et il contient une stipulation faite et énoncée à l'effet de rendre cette forfaiture absolue.

Et attendu que par l'acte de la législature du Maine, passé le 28e jour de Septembre, 1853, autorité est donnée pour la conversion d'aucune des parts dans le capital d'actions de la dite compagnie en parts décrites en valeurs du cours sterling de l'Angleterre, de la manière dont il est pourvu dans le dit acte, et la dite compagnie est autorisée à stipuler pour le paiement de dividendes sur telles parts converties, à Londres, en Angleterre, et les directeurs de la dite compagnie en vertu de l'autorité à eux conférée par les susdits actes, et à la requisition des dits preneurs ont résolu de pourvoir à la conversion des parts susdites, et à la stipulation du paiement de dividendes sur icelles comme susdit ;

Maintenant, en considération de tout ce que dessus et des conventions, et accords des dits preneurs ci-après exprimés, la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, par les présentes, se désiste du, abandonne et absolve le paiement d'un tel montant de toute la rente annuelle réservée et stipulée, à être payé comme susdit, à l'égalité du montant des dividendes payables comme susdit sur toutes les parts converties en sterling, qui de temps à autre peuvent être émises comme susdit, et être flottantes à aucune des époques de paiement tel qu'il est pourvu comme susdit, et, par les présentes, consent que si les dits preneurs et leurs survivants et le survivant d'eux et leurs ayants cause, désignés dans le dit bail, paient et soldent bien et dûment à Londres susdit, les 31e jour de décembre, et 30e jour de juin, de chaque année pendant le terme et durée



du dit bail, les dividendes qui seront stipulés devoir être payés comme susdit sur toutes telles parts converties en sterling, iceux seront en lieu et place et pour acquit plein et entier d'autant de la rente annuelle réservée au dit bail. Mais les conventions dans le dit bail pour le paiement de la rente annuelle comme susdit, seront et demeureront en pleine force et vigueur, avec toutes les clauses et conditions de forfaiture y attachées pour sureté du paiement de toute la balance pour la rente annuelle réservée comme susdit et actuellement payée sur telles parts en sterling.

Et en considération de tout ce que dessus les dits preneurs, par les présentes, conjointement et séparément stipulent pour eux-mêmes et leurs survivants et le survivant d'eux, qu'ils paieront bien et dûment, à Londres, en Angleterre, les trente-et-unième jour de Décembre, et trentième jour de Juin de chaque année, pendant le terme et durée du dit bail, à leurs frais et dépens, tous les dividendes qui seront stipulés devoir être payés comme susdit par la dite compagnie sur les parts en sterling qui seront émises comme susdit, au taux de six louis par cent par année, et qu'ils indemniseront et tiendront saine et sauve la dite compagnie sous le coup de la stipulation de paiement des dividendes comme susdit, et de toute dépense, perte, charge, commissions et paiements de toute sorte, qui peuvent provenir et être contractés par suite de telle stipulation ou en raison de son exécution et de son accomplissement.

Les dits preneurs stipulent de plus, comme susdit, que si en aucun temps eux et leurs survivants et le survivant d'eux, et leurs ayants cause susdits, manquent au paiement d'aucun des dividendes stipulés devoir être payés comme susdit, et souffrent qu'iceux soient arriérés, pour plus de soixante jours depuis et après le temps qu'ils deviendront payables comme susdit, ils seront, par suite de tel défaut de paiements ou par le fait d'avoir souffert le dit paiement être arriéré comme susdit, sujets, sans aucune demande ou avis de la part de la dite compagnie, à souffrir le sacrifice (forfaiture) du bail susdit, et toutes les clauses du dit bail concernant la et pourvoyant à la consommation de ces forfaitures ici exprimées pour non-paiement de rente seront applicables au non-paiement des dividendes qu'il est ici convenu de payer.

Si le susdit bail est en aucun temps abandonné par suite des clauses ici contenues à cet effet, toutes les obligations, accords et conditions dans et par cet instrument acceptés par les dits preneurs seront annulés et deviendront caducs, conservant à la dite compagnie toutes actions et causes d'action qui auront pu aboutir avant la date de tel abandon en raison d'aucune chose contenue dans cet acte (*instrument*).

En foi de quoi les soussignés Maire et Echevins, &c., signifient leur consentement, &c.

La compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada, en considération des divers accords et conventions dans le précédent acte (*instrument*) agréés par et de la part de la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, et en considération d'une piastre payée par la compagnie à la dite compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, dont quittance est accordée, garantit, par les présentes, le plein et fidèle accomplissement de tous les accords, stipulations et conventions dans le dit précédent instrument et auxquels ont acquiescé les dits Ross,



*Secondement.* Que toutes dépenses et pertes provenant de l'usage et emploi des dits pyroscaphes seront également supportées par les parties aux présentes, et que tous les profits seront également divisés entre elles.

*Troisièmement.* Que les dits pyroscaphes seront sous le contrôle et l'administration de la partie de la seconde part, qui, par les présentes, convient et stipule avec la partie de la première part, de garder des comptes exacts et complets de toutes les dépenses, des déboursés et recettes en rapport avec le service et emploi des dits pyroscaphes, lesquels dits comptes seront en tout temps ouverts à l'inspection de la partie de la première part, ou d'aucune personne ou personnes nommées par elle pour les examiner, et aussi, de fournir à la partie de la première part, une fois par mois, des comptes montrant les dépenses, déboursés et recettes en rapport avec le service et emploi des dits pyroscaphes, et de payer entre les mains de la partie de la première part, une moitié des profits provenant du service et emploi des dits pyroscaphes; mais la dite partie de la seconde part retiendra à même de tous les argents reçus par elle la somme de quatre mille piastres par année, comme une compensation de son temps et de ses soins résultant de son administration des dits pyroscaphes; laquelle dite somme sera déduite avant qu'il ait été fait aucun partage des profits.

*Quatrièmement.* Il est convenu entre les parties, que les sommes suivantes pèseront les premières sur les dits pyroscaphes, savoir: pour le nolisement (*charter*) des pyroscaphes "Passport," "Kingston," "Champion," "Banshee," et "New Era," la somme de quatre mille piastres chacun par année, et que les dits cinq pyroscaphes formeront une ligne quotidienne entre Kingston et Québec; et que la somme de quinze mille piastres par année sera payée pour le nolisement (*charter*) des pyroscaphes "Northerner," "New York" et "Jenny Lind," et que les dits pyroscaphes "Northerner" et "New York," formeront une ligne quotidienne, les dimanches exceptés, entre Lewiston, Toronto, Cap Vincent et Ogdensburgh.

*Cinquièmement.* La partie de la première part stipule avec la partie de la seconde part, qu'elle s'engage à bien et fidèlement payer et acquitter une moitié de tous les déboursés et dépenses encourus pour le nolisement (*chartering*) et le service des dits pyroscaphes, et pour l'assurance d'iceux; et qu'elle, comme par les présentes elle s'y oblige, accepte et confirme le nolisement en société (*the charter parties*) fait par la partie de la seconde part, pour l'affrètement des dits pyroscaphes; et elle consent, par les présentes, à payer et acquitter une moitié de toutes pertes ou dépenses encourues par la partie de la seconde part, ou dont elle peut devenir responsable par suite du dit nolisement en société (*charter parties*), l'intention des parties aux présentes étant que toutes dépenses, dettes, pertes et tous les déboursés, soient par égale partie supportées par elles, et tous les profits également partagés entre icelles, tel que mentionné dans la seconde clause de cet acte d'accord, (*agreement*).

*Sixièmement.* Il est convenu que pendant la continuation de cet arrangement, les taux à être fixés pour passagers et fret, seront, sans égard à aucune chose contenue dans la troisième clause de cet acte d'accord à ce contraire, fixés et convenus entre les parties aux présentes; et que, excepté dans des circonstances particulières, à être déterminées en chaque cas par

la partie de la seconde part, de tels taux ne seront altérés ou changés, et qu'avant toute altération ou changement, la partie de la seconde part se consultera, si possible, avec la partie de la première part, et si la partie de la première part objecte à telle altération ou changement, alors ils n'auront pas lieu ; et de plus, il est convenu que les taux pour passagers et fret ne différeront pas, sans le consentement exprès de la partie de la première part, des taux imposés par la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada, sur sa ligne de voie ferrée, avec cette exception, que les passagers par pyroscaphes auront droit à leurs repas et à leurs lits sans aucun surplus de paiement comme un équivalent du temps additionnel mis à ces voyages ; et de plus, que les billets d'usage pour les passagers par la voie ferrée du Grand Tronc seront reçus à bord des dits pyroscaphes, et la partie de la première part convient de recevoir et prendre les mêmes comme argent comptant de la partie de la seconde part, et de régler et s'arranger là-dessus avec la compagnie du Grand Tronc.

*Septièmement.* Il est convenu entre les parties aux présentes que les arrangements au moyen desquels la dite affaire sera conduite, seront réglés entre elles de la manière qui pourra être la plus avantageuse à icelles, et la plus acceptable au public, et que tous arrangements pour effectuer de tels résultats pourront de temps en temps être modifiés et altérés.

*Huitièmement.* Il est convenu que les dits pyroscaphes seront assurés pour telles sommes et à tels termes que la partie de la seconde part estimera la plus judicieuse, et toutes les primes d'assurance seront à la charge des dits pyroscaphes et seront également à celles des parties entre elles.

*Neuvièmement.* En cas d'aucun dissentiment des dites parties entre elles, dans l'accomplissement des présentes conventions, tous tels différends seront soumis à l'adjudication de Casimir Stanislaus Gzowski, écuyer, dont la décision sera finale, et les parties aux présentes conviennent mutuellement de s'en rapporter à toute adjudication faite par le dit Casimir Stanislaus Gzowski, et dans le cas où le dit Casimir Stanislaus Gzowski serait incapable, ou refuserait d'agir, alors les parties aux présentes, conviennent de nommer un autre arbitre, dont elles conviendront mutuellement, pour agir en place du dit Casimir Stanislaus Gzowski.

*Dixièmement.* Dans le cas où la partie de la première part cesserait d'être l'administrateur du chemin de fer du Grand Tronc du Canada, il est convenu que, si elle le désire ainsi, elle pourra céder et transporter son intérêt résultant de cet acte d'arrangement (*agreement*) à toute personne qui pourra lui succéder dans cette charge ; mais en ce cas il sera à l'option de la partie de la seconde part de mettre fin à cet arrangement, en indemnisant la partie de la première part de tout engagement contracté par elle, et cet acte d'arrangement cessera d'exister.

En foi de quoi, les dites parties à ces présentes ont apposé leurs seings et sceaux, les jour et an en premier lieu marqués.

(Signé,) W. SHANLY, [L. S.]  
JNO. HAMILTON, [L. S.]

Signé, scellé et fait  
en présence de

(Signé,) THOMAS GALT.

## APPENDICE V.

**ARTICLES D'ARRANGEMENT** qui ont eu lieu, ont été faits et pleinement acceptés, ce vingt-septième jour de février, dans l'année de Notre Seigneur 1860, entre la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, de la première part, et la compagnie du chemin de fer Grand Occidental, de la seconde part.

**ATTENDU** qu'il est très-désirable d'en venir à un arrangement pour prévenir la possibilité d'un système de compétition entre les deux lignes, emportant réduction des taux et prix de passages, course précipitée des trains, et dépenses d'opération considérablement augmentées, en enveloppant probablement en outre les deux parties à cet acte d'accord (*agreement*) dans une nouvelle mise de fonds :

**MAINTENANT LES PRÉSENTES FONT FOI** qu'à l'effet d'effectuer tel arrangement, et autres choses faisant la matière de cet acte, les dites parties à cet arrangement, de la première et de la seconde part, conviennent pour eux-mêmes et leurs successeurs, respectivement, et déclarent et agréent pour et avec les autres d'eux, de la manière suivante, c'est-à-dire :

*Premièrement.* Qu'en tant que les taux par la voie la plus courte doivent pratiquement gouverner les taux de toute la route entre les points en concurrence, les prix de passage pour toute la route, et les taux de fret entre Détroit et Boston et Portland, *viâ* le chemin de fer du Grand Tronc, seront toujours les mêmes que du Détroit ou Windsor à Boston ou Portland, *viâ* le Pont Suspendu et Albany ; et les taux par la dernière route seront de temps à autre, et dans tous les temps pendant la continuation de cet acte d'accord (*agreement*), adoptés et imposés par les deux parties aux présentes.

*Secondement.* Que les taux et prix de passage pour les passagers et le fret de toute la ligne à et depuis Détroit ou Windsor, et les points en concurrence ou communs dans les Etats de la Nouvelle Angleterre, seront de la même manière les mêmes, tant par la voie du Pont Suspendu que par celle de Toronto.

*Troisièmement.* Que le même principe sera adopté pour la fixation des prix de passage et taux pour le trafic à ou depuis Sarnia ou Port Huron, pour le trafic mentionné dans les clauses nombres un et deux.

*Quatrièmement.* Que les prix de passage et taux pour tout le parcours entre London et Toronto, seront les mêmes par les deux lignes de chemin de fer.

*Cinquièmement.* Que pour les fins du partage ci-après convenu de la proportion des prix pour les passagers et fret de tout le parcours, par les deux lignes du Grand Tronc et du Grand Occidental, elles seront les mêmes entre Détroit ou Windsor à Toronto, et Sarnia ou Port Huron à Toronto, que les proportions pour le temps d'alors entre Détroit ou Windsor ou Sarnia et le Pont Suspendu, par le Grand Occidental : et que quant à tout le trafic du parcours entier allant à ou venant de points par delà Toronto, son montant entier, après déduction des proportions ci-dessus mentionnées, appartiendra à la compagnie du Grand Tronc.

*Sixièmement.* Que des comptes-rendus seront faits et présentés chaque mois, par la partie de la première part aux présentes, montrant la quantité et le montant reçu pour tout le trafic du parcours entier passant sur la voie du Grand Tronc, entre Détroit et Sarnia, et Toronto, qu'icelui aille par delà Toronto ou s'y arrête ; aussi du trafic de tout le parcours au-delà des stations de London et Toronto, que le même soit à destination de Toronto ou aille au-delà ; et de pareils comptes-rendus seront faits mensuellement, par la partie de la seconde part aux présentes, faisant voir la quantité et le montant reçu pour tout le trafic du parcours entier entre Détroit ou Windsor ou Sarnia et Toronto, London et Toronto, et son trafic du parcours entier entre Détroit ou Windsor ou Sarnia et le Pont Suspendu, allant à ou venant de Boston et des Etats de la Nouvelle Angleterre (mais sans inclure les stations sur la ligne du New York Central ou les lignes d'Albany et Boston, savoir : la ligne de Boston et Worcester et la route occidentale), à l'exception de Boston elle-même.

*Septièmement.* Que chacune des dites parties aux présentes déduira trente cinq par cent du montant du susdit trafic, mentionné dans la sixième clause pour les frais d'opération.

*Huitièmement.* Que la balance de la somme totale du trafic de parcours entier ci-dessus indiqué, après déduction des dits trente-cinq par cent, sera partagée par et entre les parties aux présentes de la manière suivante, c'est-à-dire : pendant les premiers trois ans, trois cinquièmes d'icelle à la partie de la seconde part, et deux cinquièmes à la partie de la première part, et pendant le reste des sept ans de cet arrangement, le montant (après telles déductions comme susdit pour opération) sera partagé par égale portion entre les deux parties.

*Neuvièmement.* Que les livres des deux compagnies seront ouverts à l'inspection de chacune, à l'effet de vérifier, si besoin est, l'exactitude du compte-rendu.

*Dixièmement.* Que dans la vue d'éviter le risque d'aucune compétition entre les deux compagnies, pour tout autre trafic que celui dont le partage est ici réglé, il est aussi convenu que la partie de la première part n'entrechangera pas le trafic du parcours entier avec aucune autre ligne à l'ouest d'Hamilton, et la partie de la seconde part n'entrechangera et ne confondra pas son trafic avec aucune autre ligne à l'ouest d'Hamilton, excepté pour les fins de trafic autre que celui qui est sujet au partage en question, par, et selon la sixième clause des présentes. Et il est de plus agréé, qu'aucun trafic de parcours entier que les parties de la première part peuvent avoir à Détroit ou Port Huron ou Sarnia, pour des points n'arrivant point dans les limites de la division convenue dans l'arrangement des parties aux présentes, et n'allant pas à l'est de Toronto, sera transféré à la ligne du Grand Occidental à Guelph, et que les taux de parcours entier pour icelui seront partagés entre les dites parties dans les proportions suivantes, c'est-à-dire : trafic depuis Détroit, deux tiers à la partie de la première part, et un tiers à la partie de la seconde part ; et le trafic depuis Sarnia ou Port Huron, selon le nombre de milles qu'icelui aura à parcourir sur chaque ligne, et que les taux pour tout tel trafic seront toujours les mêmes que depuis Détroit ou Windsor ou Sarnia au Pont Suspendu par la ligne du Grand Occidental.

*Onzièmement.* Que les dites parties n'entreront dans aucun autre arrangement, ni aucune d'elles, pendant la continuation de celui-ci, avec aucune autre voie ferrée à être faite dans le Canada ouest, qui pourra en aucune manière affecter le présent acte d'accord (*agreement*), sans le consentement des deux parties aux présentes ; ni entrer dans aucun autre arrangement avec aucune partie qui pourrait contrevenir aux termes de cet arrangement en aucune façon.

*Douzièmement.* Les taux aux et depuis les points locaux sur les deux lignes seront fixés par arrangement entre les deux parties à cet acte d'accord, de temps à autre, de manière à réaliser la plus grande recette possible pour le transport du trafic.

*Treizièmement.* Que quand les chars s'entrechangeront entre les deux compagnies, ils seront renvoyés avec toute l'expédition possible, et il sera payé une somme raisonnable pour chaque char pris hors de la ligne à la partie à qui il appartiendra.

*Quatorzièmement.* Que quand les deux lignes se joindront, il sera fait des arrangements pour, quand cela se pourra, faire passer le trafic des deux compagnies par la même station.

*Quinzièmement.* Que dans le cas où le chemin de fer du Nord du Canada resterait ligne indépendante, la partie de la première part ne trafiquera pas en rapport avec icelui, à des taux inférieurs pour le parcours entier que ceux fixés sur les lignes de Toronto à Détroit et à l'ouest. Et dans le cas où le dit chemin de fer du Nord tomberait entre les mains de la partie de la première part, elle ne le fera opérer que pour l'avantage commun d'elle-même avec la partie de la seconde part ; les profits ou pertes à être également partagés entre les dites parties aux présentes.

*Seizièmement.* Que dans l'interprétation de cet acte d'arrangement, quand le mot "entre" est employé, comme suit, par exemple : "entre Détroit ou Windsor et Toronto," et dans tous les cas pareils, où se présente le dit mot "entre," icelui ne sera pas interprété comme incluant aucun passager ou fret venant de, ou allant à aucune station, point ou lieu gisant entre ou tout près des dits endroits nommés.

*Dix-septièmement.* Qu'il est déclaré que cet arrangement est et a été en force depuis le 1er jour de décembre maintenant dernier écoulé ; et que le même sera et continuera en force pour l'espace de dix ans, à compter depuis le et du dit premier jour de décembre dernier.

*Dix-huitièmement.* Qu'à l'égard des prix de passage de parcours entier entre Québec ou Montréal, ou l'une des deux, et Détroit ou Sarnia ou London, les billets de passage et les taux de parcours entier pour fret entre tels points seront les mêmes et par le chemin de fer du Grand Tronc, en droiture, et par le Grand Occidental ou lignes du Grand Tronc en correspondance avec les voies de communication par eau soit d'Hamilton ou de Toronto, et le régulateur des taux adopté de temps à autre par la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc sera pris comme le régulateur de tels taux et prix de passage, à être imposés par les deux compagnies et leurs agents respectifs, entre les points désignés dans cette clause.

*En dernier lieu.* Il est entendu par et convenu entre les parties aux présentes, que si en aucun temps, pendant la continuation de cet arrange-

ment, il est découvert qu'il opère d'une manière inégale ou déloyale, à l'égard de l'une ou de l'autre des parties, cela, sur la demande de l'une ou l'autre des parties, pourra et devra être ajusté, de façon à tout rendre loyal, égal et satisfaisant dans son opération;—tel ajustement, cependant, ne devant en aucun cas ou événement s'appliquer à la section huit de cet acte d'arrangement, mais s'appliquer à toutes et chacune des clauses d'icelui, et dans le cas d'un différend à l'égard de cet ajustement, ou de discussions et différences d'avis entre les parties aux présentes, sur l'interprétation de cet acte d'accord (*agreement*) ou aucune chose en icelui, ou eu égard à aucune matière ou chose en rapport avec icelui, qui ne pourrait pas s'arranger et se régler entre elles, ces différences, de temps à autre, et chaque fois qu'elles arriveront, seront remises par les parties à l'arbitrage et décision de quelque personne indifférente, à être alors nommée et choisie par et de mutuel accord entre elles, si elles peuvent s'entendre sur telle personne; et si elles ne peuvent pas convenir d'une telle personne, alors chacune des dites parties nommera et désignera une personne indifférente pour agir pour elles dans les circonstances, et les dites deux personnes ainsi nommées et désignées, avant de procéder à entendre et déterminer les matières en contestation, nommeront et appelleront là et alors un tiers-arbitre dans la question, et l'adjudication et décision de telle personne, l'objet du choix mutuel des parties, ou l'adjudication et décision d'une majorité des dites trois personnes ainsi appelées et nommées comme susdit, suivant le cas, dans les choses particulières formant la matière de la contestation, de et concernant icelles, sera, de temps à autre, et dans tous les temps pendant la durée de cet arrangement, finale et conclusive entre les parties, et sera, en toutes choses, par chacune d'elles observée et respectée comme telle.

En foi de quoi, l'honorable John Ross, président de la susdite compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, a apposé aux présentes le sceau d'incorporation de la partie de la première part;—et Charles John Brydges, l'administrateur dirigeant de la compagnie de chemin de fer du Grand Occidental, a aussi apposé à icelles le sceau d'incorporation de la partie de la seconde part.

Québec, 27 février, 1860.

(Signé,) JNO. ROSS,  
Président de la compagnie de chemin de  
fer du Grand Tronc du Canada.



Scellé par la partie de la première part,  
en présence de

(Signé,) C. S. GZOWSKI.

(Signé,) C. J. BRYDGES,  
Administrateur dirigeant,  
Cie. C. F. G. O.



Scellé par la partie de la seconde  
part en présence de

(Signé,) W. C. STEPHENS,  
Secrétaire Cie. C. F. G. O.



## APPENDICE VI.

MEMORANDUM D'UN ACTE D'ACCORD entre la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada et la compagnie de paquebots à vapeur de Portland, arrêté ce 17e jour de Novembre, 1860.

La compagnie de paquebots à vapeur s'engage à transporter par ses paquebots, entre Portland et Boston, d'après les termes ci-après exprimés, toutes les marchandises venant ou allant par la route du chemin de fer du Grand Tronc, entre Boston et toutes places sur le St. Laurent et lieux à l'ouest de Montréal.

La compagnie de paquebots à vapeur s'engage à avoir en tous temps des moyens de transport de telle commodité et convenance propres à et d'une force suffisante pour recevoir, transporter et délivrer toutes les marchandises à être transportés entre Portland et Boston par suite de cette convention (*agreement.*) Dans le cas d'aucune omission par la compagnie de paquebots à transporter telles marchandises avec une expédition raisonnable, la compagnie de chemin de fer sera en liberté de suppléer à ce défaut par autres moyens de transport.

Jusqu'à ce que d'autres arrangements aient été faits à cet effet, toutes telles marchandises doivent être transportées entre le quai des bateaux à vapeurs et la station du chemin de fer à Portland de la manière dont la chose se pratique maintenant par convention d'icelles parties, et les frais de tel transport devront être supportés de la même manière. Depuis le moment où de telles marchandises sont reçues par la compagnie de paquebots à vapeur, jusqu'à celui où elles sont délivrées à la compagnie du chemin de fer à Portland, ou, dans Boston, à leur propre adresse, il est convenu entre les présentes parties, que la compagnie des paquebots à vapeur prend et accepte la responsabilité de tous les risques d'icelles, incluant les risques maritimes, les risques du feu et toute la responsabilité qui s'attache aux porteurs ordinaires, et qu'elle indemniserà et tiendra saine et sauve la compagnie de chemin de fer de toutes réclamations légales et dépenses de réclamations provenant de tels risques. Et il est convenu que la compagnie du chemin de fer pourra faire des contrats pour le transport des marchandises et entreprendre de transporter icelles entre les places qu'on a plus haut nommées, exemptant les propriétaires, consignateurs et consignataires de telles marchandises de tous tels risques en en assumant la responsabilité.

L'argent du fret et tous les prix de transport dus à Boston, soit par des consignataires ou des lignes de jonctions, doivent être collectés par la compagnie des paquebots à vapeurs, et de la même manière, l'argent du fret et tous taux dus sur marchandises allant par terre de Portland, devront être collectés par la compagnie du chemin de fer. Telles collectes seront constatées dans des redditions de comptes mensuels entre les parties, et des règlements complets seront arrêtés, dès lors qu'il sera possible, après l'expiration de chaque mois. Mais il sera du devoir de chaque partie, et tous

leurs officiers respectifs chargés de telles collectes devront recevoir des instructions à cet effet, de garder constamment un compte approximatif, aussi exact que possible, du montant de telles collectes des deux côtés, et des balances apparaissant devoir être dues d'un jour à l'autre. Et la partie dans les mains de qui de telles estimations de balances peuvent se trouver, doit repayer icelles à l'autre aussi entièrement et aussi souvent que la chose pourra être compatible avec la sûreté de la personne payant, de manière à empêcher l'accumulation d'aucune somme considérable dans les mains d'une partie qui appartient à l'autre partie.

Comme compensation pleine et entière pour tout service à être rendu et tous risques à être acceptés par la compagnie des paquebots à vapeur par suite de cet acte d'accord (*agreement*) cette compagnie recevra et il lui sera accordé, à même des fonds de la collecte susdite, la somme d'une piastre et cinquante cents par tonneau pour toutes marchandises ainsi transportées. Dans tous les cas où des marchandises seront prises et transportées par la compagnie du chemin de fer, à des taux fixés d'après le poids réel, deux mille livres seront un tonneau et dans tous les autres cas le tonneau sera censé être et sera de fait ce que la compagnie de chemin de fer d'après ses propres taux et contrats, avec les propriétaires et expéditeurs de vaisseaux, prend et transporte pour un tonneau.

Cet acte d'accord (*agreement*) quand il aura été fait en double et été remis aux mains des deux parties, devra prendre effet comme du et depuis le premier jour de Décembre, 1859. Les signatures sur icelui de Walker Shanley, administrateur général, de la part de la compagnie de chemin de fer, et de John B Coyle, agent général de la part de la compagnie des paquebots, seront suffisantes pour sa passation et mise en force.

Cet arrangement continuera en pleine force et vigueur pendant un an depuis le premier jour d'avril, 1860, et depuis et après cela, d'année en année. Mais l'une ou l'autre des parties, à l'expiration d'aucune telle année, pourra donner avis par écrit de son intention de finir icelui, et à l'expiration de trois mois après tel avis icelui cessera et sera fini.

Soussigné de la part des dites parties les jours et an que dessus.

Il est entendu et convenu entre les parties que ce contrat ne doit pas comprendre le transport d'animaux vivants d'aucun genre.

(Signé,) W. SHANLEY,  
Administrateur général de la Cie. de C. F. S. J.

(Signé,) J. B. COYLE,  
Agt. Génl. Cie. Paq. à Vap. de Portland.

Témoin,  
(Signé,) P. BARNES.

APPENDICE VII.

CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.

État indiquant les recettes pour chaque district, faisant la distinction entre les passagers sur tout le parcours et ceux des localités, et le fret pour les semestres finissant les 30 juin et 31 décembre 1859 et 30 juin 1860.

Semestre finissant.	FRET.				PASSAGERS.				TOTAL.	
	Top-neaux locaux.	Montant local.	Montant à destination.	Montant du louage des chars.	Montant de l'ex-press.	No. local.	No. à destination.	Montant local.		Montant à destination.

DISTRICT DE L'ATLANTIQUE.

Jun 30, 1859.	426174	612054	101023 19	1107370 01	C.P. 3 23	2247 03	254714	319394	22087 36	29063 30	300 15	7450 00	271037 82
Déc. 31, 1859.	423304	76973	107347 28	121564 16	338 20	2420 89	40611	50264	37240 54	57541 74	207 06	7450 00	334109 85
Jun 30, 1860.	44572	909283	107332 54	152466 84	249 50	2051 65	25637	36582	23707 35	37252 08	248 29	7450 00	330768 46
*Déc. 31, 1860.	38088	105031	89117 87	170117 68	546 64	2617 92	8550	56995	37044 18	63579 02	217 18	7450 00	370690 49

DISTRICT DE L'EST.

Jun 30, 1859.	575344	368064	78736 45	74196 47	.....	2528 18	459184	77274	54240 34	18584 54	11159 69	13345 00	242790 67
Déc. 31, 1859.	45790	53882	68568 67	92496 04	.....	2963 06	66876	17005	83797 17	45358 60	1774 42	13905 00	309162 97
Jun 30, 1860.	51935	30956	51114 29	100667 10	.....	2758 68	54726	10702	69099 62	27542 91	929 42	16729 00	297841 02
*Déc. 31, 1860.	55639	766124	77805 05	129148 35	.....	3416 15	71751	19072	89065 61	53801 09	11095 59	19660 00	373991 84

DISTRICT CENTRAL.

Jun 30, 1859.	52318	248054	98052 23	95230 09	.....	4313 32	118035	13204	182477 03	50504 85	1647 83	18316 00	450630 35
Déc. 31, 1859.	47280	513694	111769 77	167609 79	.....	4795 35	125311	233544	196146 77	78278 16	1723 62	18315 00	578638 47
Jun 30, 1860.	63122	101959	120763 40	193971 10	.....	5709 28	109712	173364	175292 01	68120 82	1466 98	18315 00	583688 54
*Déc. 31, 1860.	63448	66068	129548 62	277620 58	.....	7101 98	133068	29322	216442 67	105888 12	1877 50	18661 00	757140 48

DISTRICT DE L'OUVEST.

Jun 30, 1859.	25479	23404	42425 00	8310 44	.....	1071 76	58322	18114	51485 44	4294 82	1199 03	6600 00	115387 10
Déc. 31, 1859.	32890	43410	51311 68	23127 69	.....	1178 47	59826	3214	55980 37	8379 74	1096 75	6916 44	147991 14
Jun 30, 1860.	37872	57950	50074 70	86400 26	.....	1500 81	62739	10369	59072 27	30538 46	1181 34	10505 00	239272 84
*Déc. 31, 1860.	37675	42849	54080 20	68164 51	.....	1676 82	70651	14605	68442 99	43255 11	1378 47	10505 00	247503 11

DISTRICT DU DETROIT ET DU PORT HURON.

Déc. 31, 1859.	1012	5314	1355 06	3521 92	.....	85 71	4219	7084	4181 76	1042 28	42 73	.....	10229 45
Jun 30, 1860.	5143	15485	5702 89	9704 09	.....	577 09	14422	7675	14344 37	9316 98	215 28	688 40	40348 50
*Déc. 31, 1860.	3120	16450	3379 29	12048 56	.....	387 02	16117	10592	15532 18	12421 59	178 91	1376 80	45324 36

Recettes totales du trafic..... \$ 5776477 50

Service spécial.

Jun 30, 1859.	347 31	175 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Déc. 31, 1859.	542 06	109 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Jun 30, 1860.	450 00	396 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Déc. 30, 1860.	1105 76	200 06	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Grand Total..... \$ 5784388 90

DÉPARTEMENT DE L'AUDITEUR,  
Montréal, février, 1861.

J. HARDMAN, AUDITEUR.

\* Note.—Ces retours pour le dernier semestre, ont été fournis par les Commissaires d'après un état supplémentaire qui leur a été livré en Mars.

## APPENDICE VIII.

ETAT des Recettes sur la ligne entre Pointe Lévi et Rivière-du-Loup.

No. de milles complétés.	Semaine finissant	Passagers.	Fret.	Total par semaine.	Total par mois.	Moyenne par mille par semaine.	REMARQUES.
	1859.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
101	Décembre 31	186 55	53 92	240 47	240 47	.....	Un Train dans chaque direction, trois fois par semaine.
	1860.						
101	Janvier... 7	220 96	29 00	249 96	.....	.....	
	14	356 55	47 20	403 75	.....	.....	
	21	236 91	56 59	293 50	.....	.....	
	31	469 78	79 00	548 78	.....	.....	
		1284 20	211 79	1495 99	1495 99	14 81	
101	Février... 4	162 15	75 50	237 65	.....	.....	
	11	375 70	135 00	510 70	.....	.....	
	18	387 80	53 00	440 80	.....	.....	
	25	198 40	108 10	306 50	.....	.....	
	29	279 50	44 43	323 93	.....	.....	
		1403 55	416 03	1819 58	1819 58	18 01	
101	Mars.... 10	348 40	184 75	533 15	.....	.....	Mai 7, un Train dans chaque direction tous les
	17	268 68	119 19	387 87	.....	.....	
	24	354 44	206 00	560 44	.....	.....	
	31	321 90	270 00	591 90	.....	.....	
		1293 42	779 94	2073 36	2073 36	20 52	jours, — Train de
101	Avril. ... 7	279 90	170 50	450 40	.....	.....	Passager un jour—
	14	411 02	437 37	848 39	.....	.....	
	21	357 30	213 31	570 61	.....	.....	
	30	625 02	245 10	870 12	.....	.....	
		1673 24	1066 28	2739 52	2739 52	27 12	main.
101	Mai. .... 5	334 05	81 90	415 95	.....	.....	Juillet 2, ouvert à la Rivière-du-Loup; un Train mixte dans chaque direction tous les jours.
	12	378 95	99 93	478 88	.....	.....	
	19	375 97	179 00	554 97	.....	.....	
	26	554 40	184 00	738 40	.....	.....	
	31	681 92	135 30	817 22	.....	.....	
		2325 29	680 13	3005 42	3005 42	29 70	
101	Juin. .... 9	284 92	140 69	425 61	.....	.....	
	16	459 58	171 67	631 25	.....	.....	
	23	470 63	153 64	624 27	.....	.....	
	30	1529 33	149 78	1679 11	.....	.....	
		2744 46	615 78	3360 24	3360 24	33 27	

APPENDICE VIII.—(Continué.)

ETAT des Recettes sur la ligne entre Pointe Lévi et Rivière-du-Loup.

No. de milles complétés.	Semaine finissant.	Pas-sagers.	Fret.	Total par semaine.	Total par mois.	Moyenne par mille par semaine.	REMARQUES.	
						\$ cts.		
126	Juillet....	7	1089 96	119 47	1209 43	.....	} Juillet 14, un train de passager sur chaque route par jour, et un train mixte trois fois par semaine sur chaque route.	
		14	1111 07	143 60	1254 67	.....		
		21	1035 74	162 57	1198 31	.....		
		28	1161 19	137 07	1298 26	.....		
		31	375 41	33 93	409 34	.....		
		4773 37	596 64	5370 01	5370 01	42 62		
126	Août.....	4	754 40	96 40	850 80	.....	} Septembre 12, un train mixte sur chaque route par jour; et un train mixte sur chaque route par jour à St. Thomas.	
		11	1035 88	153 22	1189 10	.....		
		18	1817 18	107 61	1924 79	Visite du Prince.		.....
		25	1096 13	118 39	1214 52	.....		
		31	874 53	89 96	964 49	.....		
		5578 12	565 58	6143 70	6143 70	48 76		
126	Septembre	8	1208 35	122 15	1330 50	.....	} St. Thomas.	
		15	917 34	115 24	1032 58	.....		
		22	768 27	169 13	937 40	.....		
		29	852 42	225 70	1078 12	.....		
				3746 38	632 22	4378 60		4378 60
126	Octobre..	6	780 91	232 29	1013 20	.....	} Octobre 1, un train mixte sur chaque route par jour.	
		13	932 75	401 17	1333 92	.....		
		20	940 08	284 79	1224 87	.....		
		27	1031 43	345 71	1377 14	.....		
		31	529 97	154 80	684 77	.....		
		4215 14	1418 76	5633 90	5633 90	44 71		
126	Novembre	3	396 49	68 36	464 85	.....	} route par jour.	
		10	1234 23	305 39	1539 62	.....		
		17	1059 48	402 23	1461 71	.....		
		24	1032 03	451 80	1483 83	.....		
		30	740 34	325 87	1066 21	.....		
		4462 57	1553 65	6016 22	6016 22	47 75		
126	Décembre	8	599 82	384 92	984 74	.....		
		15	360 78	215 82	576 60	.....		
			960 60	600 74	1561 34	1561 34		.....
Grand Total ...		34646 89	9191 46	.....	43838 35	.....		

Les recettes ci-dessus comprennent le montant collecté pour traverse entre la Pointe Lévi et Québec.

Navigation fermée le 8 Décembre.

La Compagnie a repris les travaux de la ligne le 17 Décembre.

Les reçus pour la semaine finissant le 15 Décembre ne peuvent pas être donnés jusqu'à ce que les comptes non réglés pour fret, etc., soient clos.

## APPENDICE IX.

## COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.

ETAT de l'Intérêt Annuel et des Revenus, pour lesquels la Compagnie  
était responsable le 30 Juin, 1860.

(A) Intérêt Annuel payable sur les Débentures le 30 Juin, 1860.

Comment pay- able.	DESCRIPTION.	Montant.	Taux.	Intérêt annuel.
Tous les six mois à différentes dates.	Débentures de la cité de Montréal.	\$ cts. 400000 00	6 p. ct.	\$ cts. 24000 00
14 Mars et 14 Sep- tembre. ....	Débentures de la Compagnie des terres de l'Amérique du Nord	100000 00	6 p. ct.	6000 00
id id ....	Débentures du Séminaire de Montréal. ....	100000 00	6 p. ct.	6000 00
1er Juin et 1er Déc.	Débentures de Island Pond de la Co. du C. F. du St. Laurent et de l'Atlantique. ....	438000 00	7 p. ct.	30660 00
1er Août et 1er Oct.	Débentures de Québec et de Rich- mond. ....	486666 67	6 p. ct.	29200 00
	<i>Débentures du Grand Tronc.</i>			
1er Jan. et 1er Juil.	1ères Débentures de Préférence	9733333 33	6 p. ct.	584000 00
1er Avril et 1er Oct.	* 2d Débentures de Préférence ..	4851580 01	6 p. ct.	291094 80
id id ...	Débentures de sept pour cent :			
id id ...	Débentures de 7 p. c. dues 1862.	2420344 21	7 p. ct.	169424 09
id id ...	id id 1867.	2433333 33	7 p. ct.	170333 34
id id ...	id id 1872.	2288212 37	7 p. ct.	160174 86
1er Jan. et 1er Juil.	Débentures ordinaires de six p. c.	8335821 34	6 p. ct.	500149 28
		31587291 26		1971036 37
	<i>Débentures Provinciales.</i>			
Passif de la Com- pagnie renvoyé après réalisation de 6 p. cent. sur le capital. ....	Emises pour le compte du— Chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique .... " Québec et Richmond... " Grand Tronc. ....	2275166 67 1216666 66 11650800 00		
		15142633 33	6 p. ct.	

\* Avis.—2de Débentures de Préférence réduites en argent, le 31 Juillet,  
1860, à ..... \$3510813 34  
Intérêt Annuel sur icelles réduit à ..... \$ 210648 79

A P P E N D I C E I X.—(Continué.)

(B) Intérêt annuel payable sur Bail du Chemin de Fer de l'Atlantique et du St. Laurent, le 30 Juin, 1860.

Comment payable.	DESCRIPTION.	Montant.	Taux.	Intérêt annuel.
		\$ cts.		\$ cts.
30 Juin et 31 Déc.	Intérêt sur le capital de l'Atlantique et du St. Laurent.....	2494900 00	6 p. ct.	149694 00
1er Mai et 1er Novembre.. .. .	Bons sterling de l'Atlantique et du St. Laurent dus 1er Novembre, 1878, £100,000 sterling..	486666 67	6 p. ct.	29200 00
1er Avril et 1er Octobre.. .. .	Obligations hypothécaires de l'Atlantique et du St. Laurent dus le 1er Avril, 1866.....	988000 00	6 p. ct.	59280 00
Parties d'intérêt pour chaque mois	Bons de la cité de Portland dus à différentes périodes.....	2000000 00	6 p. ct.	120000 00
28 Janv., Avril, Juillet, Octobre.	Rente annuelle payable à Mad. B. Jenkins, pendant sa vie....	.....	.....	40 00
1er Mars et 1er Septembre.....	Billet du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent à Jane Weeks, daté 1er Mars, 1847, pour 15 ans.....	5000 00	6 p. ct.	300 00
	Deux billets à la Compagnie de Marine de Portland, datés 1er Février, 1847, pour 14 et 15 ans. \$1,000 chaque dus 1er Février, 1861, et 1er Février, 1862. ....	2000 00	6 p. ct.	120 00
		\$5976566 67		\$ 358634 00

(C) Intérêt annuel payable sur Bail du Chemin de Fer du Grand Tronc de Chicago, Détroit et Canada, après le 30 Juin, 1860.

Comment payable.	DESCRIPTION.	Montant.	Taux.	Intérêt annuel.
		\$ cts.		\$ cts.
30 Juin et 31 Déc.	* Sur Capital de part.....	1095000 00	8 p. ct.	87600 00
id id ..	Sur Capital de Débenture.....	1095000 00	8 p. ct.	87600 00
		2190000 00		175200 00

\* Avis.—L'intérêt payable sur Capital de part jusqu'au 30 Juin, 1860, était de 6 p. ct. Du 30 Juin, 1860, au 30 Juin, 1864, par arrangement existant à 8 p. cent. A partir de et après le 30 Juin, 1864, à être de 6 p. cent, (mais si 50 p. cent de profit brut étaient plus que suffisant pour payer 6 p. cent,—un intérêt additionnel devrait être payable jusqu'à 8 p. cent.

## APPENDICE IX.—(Continué.)

(D) Paiement annuel pour intérêt sur le prix d'achat des terres prises pour le Dépôt de la Pointe St. Charles, le 30 Juin, 1860.

Intérêt payable.	De qui acheté.	Balance due.	Balance quand payable.	Intérêt Annuel.	
				Taux.	Montant.
30 Juin et 31 Décembre.	Séminaire de Montréal.	\$ cts. 29420 00	En 10 ans du 1er Octobre, 1853.....	6 p. ct.	\$ cts. 1705 20
1er Janvier et 1er Juillet.	Sœurs de la Congrégation.....	22000 00	En 5 ans du 31 Décembre, 1853.....	6 p. ct.	1320 00
id id ..	Sœurs de l'Hôtel-Dieu.	34256 17	Une moitié, 1er Jan., 1864 .....	6 p. ct.	2055 37
id id ..	Sœurs Grises.....	15010 00	id id 1869. } En 10 ans du 31 Décembre, 1853.....	6 p. ct.	900 60
		99686 17			5981 17

(E) Paiement annuel pour différentes rentes de terre sur propriété du Foulon, au Sud de Québec, le 30 Juin, 1860.

Comment payable.	A qui payable.	DESCRIPTION.	Rente Annuelle.
1er Mai et 1er Nov. d'avance.....	Thomas Samson.....	Lot sur le bord de l'eau....	\$ cts. 260 00
1er Mai d'avance	Marie L. Veilleux.....	id .....	240 00
id id ..	Augustin Samson.....	id .....	100 00
id id ..	Antoine Samson.....	id .....	60 00
1er Oct., id ..	François Couture.....	id .....	34 67
1er Mai, id ..	Ignace Roberge.....	id .....	10 00
1er Juin, id ..	Joseph Lemieux.....	id .....	10 00
A différentes dates.	La Couronne.....	Différents lots sur le bord de l'eau .....	572 50
			1287 17
1er Mai et 1er Nov.	Compagnie d'emmagasinage de Québec.....	Quai et prémisses.....	2480 00
			\$ 3767 17



APPENDICE I X.—(Continué.)

(F) Paiement annuel pour intérêt sur hypothèques de lots sur le bord de l'eau, à Toronto, donnés par la Compagnie à Albert Furniss, le 30 Juin, 1860.

Comment payable.	A qui payable.	Description.	Balance due.	Intérêt Annuel.
1er Juillet.....	Albert Furniss.....	Lots sur le bord de l'eau à Toronto ...	\$ cts. 12000 00	\$ cts. 720 00

(G) Paiement annuel pour intérêt sur hypothèques pour terres à Sarnia, le 30 Juin, 1860.

Comment payable.	A qui payable.	Description.	Montant de l'hypothèque.	Taux.	Intérêt Annuel.
1er Avril et 1er Octobre.....	Gzowski et Cie...	Terres à Sarnia ..	\$ cts. 80000 00	6 p. ct.	\$ cts. 4800 00

(H) Intérêt annuel évalué sur prêts de Banquiers, etc., le 30 Juin, 1860.

DESCRIPTION.	Montant.	Taux.	Intérêt Annuel.
	\$ cts.		\$ cts.
Prêts de Banquiers, etc. ....	6853681 48	@ disons 5 p. cent	342684 07

(I) Intérêt annuel évalué sur billets payables, et lettres de change non payées, le 30 Juin, 1860.

DESCRIPTION.	Montant	Taux.	Intérêt Annuel.
	\$ cts.		\$ cts.
Billets payables.....	2112581 53	@ disons 5 p. cent	105629 07
Lettres de change.....	362991 26	@ disons 5 p. cent	18149 56
	\$2475572 79		\$123778 63

---



---

**A P P E N D I C E IX.—(Continué.)**

**SOMMAIRE** du Passif annuel de la Compagnie pour intérêt et rentes,  
30 Juin, 1860.

---

	\$	cts.
(A.)—Sur Débentures.....	1971036	37
(B.)—Sur Bail de l'Atlantique et du St. Laurent.....	358634	00
(C.)—Sur Bail de la Compagnie de Chicago, Détroit, etc...	175200	00
(D.)—Sur terres au Dépôt de la Pointe St. Charles.....	5981	17
(E.)—Sur terres au Dépôt de Québec.....	3767	17
(F.)—Sur hypothèque pour terrains du bord de l'eau, à Toronto	720	00
(G.)—Sur hypothèque pour terres à Sarnia.....	4800	00
(H.)—Sur emprunts de Banquiers, etc.....	342684	07
(I.)—Sur billets payables et lettres de change.....	123778	63
	<hr/>	
	\$2986601	41

**AVIS.**—Quand à ce qui regarde la primauté des obligations, dans leurs différentes classifications, la question doit être regardée comme étant du ressort des officiers en loi de la Compagnie.

**JOSEPH ELLIOTT.**

Secrétaire et Trésorier.

Montréal, 8 Mars, 1861.

APPENDICE X.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC DU CANADA.

DÉPENSE TOTALE (tel que porte le grand livre) depuis le commencement de l'entreprise jusqu'au 30 juin, 1860, relativement à la construction.

Montrant les sommes payées aux contracteurs du Grand Tronc, et le montant des autres dépenses, sous forme des comptes publiés.

		Montant payé aux contrac- teurs du Grand Tronc pour la construction de la ligne, jusqu'au 30 juin, 1860.	Montant de toutes autres dépenses pour le compte de la construction, tel que porte le grand livre, jusqu'au 30 juin, 1860.	Dépense totale pour le compte de la construction jusqu'au 30 juin, 1860.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Milles. Consiste dans la 143 C. F. du St. L. et de l'Atl. 96 Québ. et Rich. et 118 Québ. et R. du L. C. F. 5 E. V. et Junc. Charron.		DIVISION DE L'EST—362 Milles.		
362				
A.—Travaux des ingénieurs. . . . .		285238 43	262434 04	399672 47 148000 00
B.—Travaux et route permanente. . .		7386771 20	5448212 33	10174279 53 2660704 00
C.—Stations, bâtisses et bureaux. . .		528462 25	622109 70	1057935 78 92636 17
D.—Capital divers. . . . .		21474 17	48807 35	70282 02
E.—Télégraphe électrique. . . . .		100 00	30325 60	30425 60
F.—Dépenses générales. . . . .		65646 47	839948 19	905594 66
Terres et dommages aux terres. . . . .			207462 73	207462 73
Milles. { Montreal à 333 Toronto. et 2 Br. Kingston.		DIVISION CENTRALE—335 Milles.		
335				
A.—Travaux des ingénieurs. . . . .		298679 31	74758 11	373437 42
B.—Travaux et route permanente. . .		13620527 82	719937 68	14340465 50
C.—Stations, bâtisses et bureaux. . .		1402398 36	273387 33	1675785 69
D.—Capital divers . . . . .		177 37	32006 62	32183 99
E.—Télégraphe électrique. . . . .		64 95	24367 71	24432 66
F.—Dépenses générales. . . . .		514148 73	216928 81	731077 54
Milles. Toronto à 169 Sarnia, et 21 St. Mary à London.		DIVISION DE L'OUEST—190 Milles.		
190				
A.—Travaux des ingénieurs. . . . .		187799 65	31801 79	219601 44
B.—Travaux et route permanente. . .		7313205 98	187467 06	7500673 04
C.—Stations, bâtisses et bureaux. . .		501412 28	186081 61	687493 89
D.—Capital divers . . . . .		13840 01	10583 62	24423 63
E.—Télégraphe électrique. . . . .			13513 66	13513 66
F.—Dépenses générales. . . . .		39198 33	111744 31	150942 64
Contracteurs Canadiens, compen- sation pour suspension de travaux		121666 67		121666 67
Terres à Sarnia. . . . .			43487 26	43487 26
CAPITAL ROULANT.				
Capital de locomotive . . . . .		1303162 10	1020441 36	2230163 46 93440 00
Capital de char pour passager. . . . .		261431 71	181867 94	443299 65
Capital de char pour le commerce . .		802788 22	998996 02	1801784 24
Montant porté plus haut. . . . .				

## DÉPENSE pour le compte de la construction, etc.—(Continué.)

		Montant payé aux contrac- teurs du G. T. pour la con- struction de la ligne jusqu'au 30 juin, 1860.	Montant de toutes autres dépenses pour le compte de la construction tel que porte le grand livre, jusqu'au 30 juin, 1860.	Dépense totale pour le compte de la construction jusqu'au 30 juin, 1860.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
Rapporté de l'autre part . . . . .					
DIVISION DE PORTLAND — 149 Milles.					
Milles. 149 — 149 C. F. de l'Atl. et du St. Lau. ligne louée.	A.—Travaux des ingénieurs . . . . .		10752 35	10752 35	
	B.—Travaux et route permanente . . . . .	2767 92	936873 33	939641 25	
	C.—Stations, bâtisses et bureaux . . . . .	2328 00	360550 81	362878 81	
	Capital de locomotive . . . . .		45586 88	45586 88	
	Capital de char pour commerce . . . . .		108641 91	108641 91	
	Capital de char pour passager . . . . .		7315 35	7315 35	
	D.—Capital divers . . . . .		5323 28	5323 28	
	E.—Télégraphe électrique . . . . .		9467 47	9467 47	
	F.—Dépenses générales . . . . .		118641 07	118641 07	
	Terres dans la division de Portland Bail du C. F. de l'Atl. et du St. Lt.		7666 75	7666 75	
		2248766 22	2248766 22		
Milles. 59 — 59	Pont Victoria . . . . .	6346133 33	148534 01	6494667 34	
	Bat. à vapeur traversiers et barges . . . . .		274320 49	274320 49	
	Jonction de la Cie., du C. F. du G. T. de Chicago, Détroit et Canada . . . . .		9052 72	9052 72	
	Sur les travaux, ligne du Détroit— 59 milles . . . . .		41402 86	41402 86	
	Souscription à la Cie. d'entrepôt, de bassin et de quaiage du St. Lau- rent . . . . .		123000 00	123000 00	
	Dépenses du bureau de Londres . . . . .		116086 71	116086 71	
	TRAVAUX EN PROGRES.				
	Branche de Trois R. et d'Arthabaska . . . . .		162312 53	162312 53	
	Total . . . . .	41019423 26	16320966 07	57340389 33	

*Note.*—Le montant payé pour la construction de la "section de St. Thomas et de la Rivière du Loup," placé dans les comptes semi-annuels du 30 juin, 1860, aux "travaux et route permanente de la Division Est." (avec temps pour obtenir une classification correcte) vient d'être distribué comme suit, laissant la dépense totale telle que ci-dessus :—

Département des ingénieurs, Division Est. . . . .	148000 00
Travaux et route permanente, id . . . . .	2660704 00
Stations, bâtisses et bureaux, id . . . . .	92636 17
Capital de locomotive, id . . . . .	93440 00

\$2994780 17

*Note 2.*—Dans la "Division Est." les sommes dans la seconde colonne renferment le prix d'achat de la ligne depuis Montréal jusqu'à Island Pond \$5,116,106 80.

*Note 3.*—La "Division de Portland," comprenant les terres depuis Island Pond jusqu'à Portland, est une ligne à bail, comme est aussi "l'extension du Détroit."

*Note 4.*—La somme de \$148,534 01 ct. dans la seconde colonne, contre le Pont Victoria, a été payée au département des ingénieurs.

*Note 5.*—Les paiements pour le compte de la branche de Trois-Rivières et Arthabaska, tels que donnés ci-dessus, sont des paiements à l'exclusion du montant remis entre les mains des agents provinciaux de Londres.

JOSEPH ELLIOTT,  
Secrétaire et Trésorier de la Cie. C. F. G. T.

A P P E N D I C E X .

Montréal, 25 Février, 1861.

J. ELLIOTT, Ecr.,

Secrétaire et Trésorier.

MONSIEUR,—Je vous transmets ci-inclus quatre documents marqués A, B, C et D, dans lesquels je fais tout mon possible pour répondre à la seconde partie de la question No. 26 et à la question No. 27 de la commission du gouvernement.

J'ai été informé par le secrétaire de la commission que telle information a été seulement requise en autant que cela concernait les dépenses depuis le 31 janvier, 1858, jusqu'au 30 juin 1860; j'ajoute à ce rapport la somme en bloc représentant celle antérieure à la première date, de sorte que le total représente toutes nos dépenses depuis le commencement de l'entreprise jusqu'au 30 juin dernier.

Je puis en outre ajouter que les sommes souscrites représentent de nouveaux travaux non compris dans les contrats originaux, quoiqu'il n'y ait point le moindre doute qu'une partie d'icelles a servi à compléter et achever les travaux livrés par les contracteurs. Je ne suis pas néanmoins prêt à en définir le montant, vu que c'est tout-à-fait matière d'opinion sur laquelle il n'y a pas deux personnes qui puissent s'accorder.

Vous trouverez vis-à-vis quelques uns des items plusieurs montants considérables, qu'il me serait impossible de pouvoir analyser avec plus de soin et avec le plus léger degré d'exactitude, sans examiner les comptes en particulier et les paie-listes qui ont été envoyés entre le 1er de janvier, 1858, et le 30 juin, 1860, ce que, du moins je le pense, la commission ne désire pas que l'on fasse.

Je vous envoie également les réponses aux questions No. 29 (en autant que ce département y est concerné) et No. 31.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. L. TREMBICKI,

Asst. Ing.

## APPENDICE X. A.

## CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.

## DÉPARTEMENT DES INGENIEURS.

ÉTAT des dépenses sur compte du capital depuis le 1er janvier, 1858,  
jusqu'au 30 juin, 1860.

DIVISION DE PORTLAND.		\$	cts.	\$	cts.
Travaux des ingénieurs, etc. :					
Inspection de nouveaux travaux.....		450	00		
Arpentages de stations, tirage des plans d'icelles, niveaux et courbure de la ligne.....		4020	37		
				4470	37
Dépense antérieure au 31 décembre, 1857.....				6281	93
Dépense totale.....				\$10752	35
Travaux et route permanente :					
Rails neufs et laminés à nouveau.....		167815	21		
Nouvelles traverses.....		13206	14		
Boutiques à rail construites.....		11959	09		
Transport et pose des rails..		21000	00		
Equipements et fournitures diverses pour id.....		39000	00		
Dépenses diverses pour rails, etc.....		9982	71		
Outils neufs.....		1200	00		
Pont réparés en 1858.....		141850	46		
“ en 1859 et 1860.....		259173	67		
Nouveaux conduits souterrains ( <i>culverts</i> ) et petits ponts. Compensation pour la non-construction de la branche de Lancaster.....		11018	74	18000	00
Règlement de vieilles réclamations pour collision à Stark		38103	26		
Divers ouvrages, dommages, extra, etc.....		6158	24		
Lestage.....		12851	72		
Clôtures.....		6025	89		
Divers.....		919	60		
				758264	73
Dépense antérieure au 31 décembre, 1857.....				181376	52
Dépense totale.....				\$939641	25
Stations, bâtisses et bureaux :					
Additions aux bâtisses d'engin à Portland et Island Pond		4955	03		
Transport de la station Gorham et additions aux autres stations.....		3055	15		
Appentis pour fret sur le quai de Portland et additions à d'autres appentis.....		2572	04		
Ciernes et appentis pour bois à South Paris, Bethel et Island Pond.....		4534	36		
Dépenses pour les quais des vapeurs océaniques du Grand Occidental et autres.....		60919	83		
Quai pour charbon, 1859 et 1860.....		19263	59		
Additions au quai des vapeurs de Boston.....		22911	07		
Quai des vapeurs océaniques.....		8549	29		
Quai du Grand Occidental (principalement pour draguer)		15134	25		
Divers.....		224	33		
				142118	94
Dépense antérieure au 31 décembre, 1857.....				220759	87
Dépense totale.....				\$362878	81

APPENDICE X. B.

CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.

DÉPARTEMENT DES INGÉNIEURS.

ÉTAT des dépenses sur compte du capital depuis le 1er janvier, 1856, jusqu'au 30 juin, 1860.

DIVISION DE L'EST.		\$	cts.	\$	cts.
Travaux des ingénieurs, etc. :					
Ligne de la Rivière-du-Loup .....		11824	35		
Branche au Pont Victoria .....		461	81		
Niveaux spéciaux et courbure de la ligne, arpentage, etc.		3042	86		
Proportion du salaire de l'ingénieur en chef .....		1311	60		
Divers .....		481	20	17124	82
Montant payé aux contracteurs .....				1002	85
Total du 1er janvier, 1858 .....				18124	67
Montant payé aux contracteurs jusqu'au 31 déc. 1857 ..		136235	58		
Autre dépense id id .....		245312	22	381547	80
Dépense totale .....				399672	47
Travaux et route permanente :					
Déficit de fournitures .....	\$ 48260	09			
“ de combustible .....	51866	05			
Compensation pour l'explosion à Longueuil .....	51021	20			
Combustible et fournitures .....	9523	20			
Charriage de combustible .....	5526	30			
Branche de Charron .....	57064	89			
Lestage de la ligne de la Rivière-du-Loup .....	10012	29			
Jonction avec le chemin de fer de Champlain .....	2500	00			
Renouvellement des rails .....	180490	21			
Ponts réparés .....	279221	35			
Assainissement et travaux divers .....	7600	74			
Signaux .....	924	25			
Lestage .....	23416	69			
Clôtures .....	14284	46			
Fret divers, etc. ....	24403	61	766115	33	
Montant payé aux contracteurs, savoir :					
Peto et Cie., ligne de la Rivière-du-Loup ..	2994780	17			
“ établissement .....	48666	67			
J. Reekie, branche de Charron .....	74162	00	3117608	84	
Dépense totale du 1er janvier, 1858 .....			3883724	17	
Dépense antérieure au 31 décembre 1857 .....			9285335	53	
Dépense totale .....				13169059	70

## APPENDICE X. B.—(Continué.)

DIVISION DE L'EST.—Continué.		\$	cts.	\$	cts.
Stations, bâtisses et bureaux :					
Station temporaire à St. Lambert	\$ 252	13			
Nouvelle station à la Pointe Lévi, etc	7212	22			
Magasin de farine à Longueuil	913	60			
Additions aux stations de fret	295	28			
Nouvel apprentis pour le bois, à Longueuil	1134	07			
Apprentis pour le bois et bâtisses pour citernes	1161	10			
Quais de la Pointe Lévi	110254	17			
Achats de terre et rente sur icelle à la Pointe Lévi	95815	07			
Divers	548	34	217585	98	
Dépense antérieure au 31 décembre, 1857			840349	80	
Dépense totale					1057935 78
LIGNE DE ST. THOMAS A LA RIVIERE-DU-LOUP.					
Travaux des ingénieurs			148000	00	
Travaux et route permanente			2660704	00	
Stations, bâtisses et bureaux			92636	17	
Engins			93440	00	
Total					2994780 17

## APPENDICE IX. C.

DIVISION CENTRALE.		\$	cts.	\$	cts.
Travaux des ingénieurs :					
Arpentage du chemin de fer de Belleville et Peterboro'			27060	27	
Salaire de J. W. Tate, surintendant des nouveaux travaux			4306	06	
Proportion du salaire de l'ingénieur en chef			2773	76	
Branche de Kingston et ligne du hâvre de Duck			2210	19	
Plans et instruments			1269	69	
Arpentage de l'extension de la cité de Montréal			722	50	
Prise des niveaux et courbure de la ligne, plans, etc			3059	51	
Divers			541	91	
Dépense antérieure au 31 décembre, 1857					41943 89
Dépense totale					331493 53
Travaux et route permanente :					
Déficits de fournitures	72390	14			
"    combustible	77799	08			
Combustible et fournitures	13269	64			
Branche de Kingston	72394	78			
Ligne du hâvre de Duck	64900	00			
Esplanade de Toronto	2389	70			
Rails pour nouveaux embranchements et extensions, y compris ceux du hâvre de Duck	85481	00			
Ponts	22480	73			
Travaux extra, comprenant la protection de la ligne du hâvre de Duck, Port Britain et Port Union	107314	85			
Signaux	203976	68			
Montant porté plus haut	\$520459	68			



APPENDICE X. C.—(Continué.)

DIVISION CENTRALE.—Continué.		\$ . cts.	\$ cts.
Rapporté de l'autre part. 520459 68			
Lestage.....	66822 29		
Clôtures.....	3374 56		
Divers.....	1098 55		
		591755 08	
Montant payé aux contracteurs, savoir :			
Peto et Cie., établissement.....	114268 39		
Morton et Dickson, branche de Kingston...	142131 27		
Gzowski et Cie. et Peto et Cie., esplanade de Toronto.....	22722 26	299121 92	
Corporation de l'esplanade de Toronto.....	20000 00		
Dépense totale du 1er janvier, 1858.....		890877 00	
Dépense antérieure au 31 décembre, 1857.....		13449588 50	
Dépense totale.....			
Stations, bâtisses et bureaux :			14340465 50
Intérêt sur l'achat de la Pointe St. Charles.....	8000 00		
Corporation de Toronto, rente pour l'Esplanade.....	1756 16		
Hon. H. H. Killaly.....	6600 00		
Quai de la ville de Kingston.....	9680 69		
Cour, canal, quais, etc., de la Pointe St. Charles.....	3954 51		
Achèvement de bâtisses pour engin à Kingston et Belleville, etc.....	20007 15		
Logement additionnel aux stations de passagers principalement à la Pointe St. Charles.....	15633 45		
Logement additionnel aux stations pour le commerce, principalement à la Pointe St. Charles.....	21304 68		
Appentis additionnels pour bois et citernes pour eau.....	11407 65		
Maison à Cobourg.....	2100 00		
Chambres de rafraîchissement à Cobourg.....	1393 53		
Maison à Belleville.....	2200 00		
Bureaux.....	3853 34		
Divers.....	1553 10		
Dépense totale du 1er janvier, 1858.....			109444 26
Dépense antérieure au 31 décembre, 1857.....			1566341 43
Dépense totale.....			1675785 69

APPENDICE IX. D.

DIVISION DE L'OUEST.		\$ cts.	\$ cts.
Travaux des ingénieurs, etc. :			
Salaire et dépenses de l'ingénieur résident.....	6765 71		
Inspection de nouveaux travaux.....	2061 00		
Proportion du salaire de l'ingénieur en chef.....	4248 88		
Divers.....	3650 20		16725 79
Payé aux contracteurs (Gzowski et Cie.).....			69481 25
Dépense totale du 1er janvier, 1858.....			86207 04
Dépense antérieure au 31 décembre, 1857.....			133394 40
Dépense totale.....			219601 44

## APPENDICE X. D.—(Continué.)

DIVISION DE L'OUEST—Continué.		\$	cts.	\$	cts.
Travaux et route permanente :					
Déficit de fournitures.....		24130	05		
“ de combustible.....		25933	02		
Fournitures et combustible.....		4523	20		
Esplanade de Toronto.....		784	75		
Rails pour nouvel embranchement.....		6929	92		
Travaux de pont.....		13146	64		
Travaux extra pour talus, assainissement, etc.....		42498	60		
Signaux.....		2057	63		
Fret de matériaux.....		15563	03		
Lestage.....		11426	41		
Clôtures.....		545	19		
Divers.....		941	57	148480	01
Montant payé aux contracteurs, savoir :—Gzowski et Cie.		2884996	11		
Corporation de Toronto.....		20000	00	2904996	11
Dépense totale du 1er janvier, 1858.....				3053476	12
Dépense antérieure au 31 décembre, 1858.....				4447196	92
Dépense totale.....				7500673	04
Stations, bâtisses et bureaux.....					
Travaux de l'esplanade.....		2781	90		
Quais, Port Huron.....		50000	00		
“ Sarnia.....		7689	80		
Terres et bâtisses à Sarnia.....		35031	52		
Bâtisse d'engin de Toronto.....		14525	32		
Station temporaire à London.....		1325	85		
Additions aux stations de passager.....		29355	98		
“ “ de fret.....		8370	07		
Appentis pour bois et citernes pour eau.....		4842	28		
Divers.....		347	82	154270	54
Montant payé aux contracteurs.....				173800	83
Dépense totale du 1er janvier, 1858.....				328071	37
Dépense antérieure au 31 décembre, 1857.....				359422	52
Dépense totale.....				687493	89

A. L. TREMBICKI.

25 février, 1861.

## APPENDICE XI.

## COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC DU CANADA.

RECETTES et DÉPENSES sur le MONTANT du REVENU (par Grand Livre) depuis le commencement jusqu'au 30 Juin, 1860.

Dt.

Cr.

	(a.) Sec.de Portland. 1854, 1855, 1856.	(b.) Propre au C. F. du G. T. 1854, 1855, 1856.	(c.) Div.de Portland. 1er jan., 1857, au 30 juin, 1860.	(d.) Div. de l'Est. 1er jan., 1857, au 30 juin, 1860.	(e.) Div. Centrale. 1er jan., 1857, au 30 juin, 1860.	(f.) Div. de l'Ouest. 1er jan., 1857, au 30 juin, 1860.	(g.) Ex. du Détroit 1er jan., 1860, au 30 juin, 1860.	(h.) Divers. 1er jan., 1857, au 30 juin, 1860.	Dépenses du Revenu total. Chemin de fer du G. T., 1er jan., 1854, au 30 juin, 1860.	(i.) Sec.de Portland. 1854, 1855, 1856.	(j.) Propre au C. F. du G. T. 1854, 1855, 1856.	(k.) Div.de Portland. 1er jan., 1857, au 30 juin, 1860.	(l.) Div. de l'Est. 1er jan., 1857, au 30 juin, 1860.	(m.) Div. Centrale. 1er jan., 1857, au 30 juin, 1860.	(n.) Div. de l'Ouest. 1er jan., 1857, au 30 juin, 1860.	(o.) Ex. du Détroit 1er jan., 1860, au 30 juin, 1860.	Total des gages bruts. Chemin de fer du G. T., 1er jan., 1854, au 30 juin, 1860.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Pouvoir de locomotive .....	482940 58	596974 85	525288 32	626212 53	972668 98	244074 29	26792 23	3474951 78	468765 84	730276 07	486800 09	696472 89	1910569 46	458291 44	23660 76	4774836 55	
Dépenses pour passager.....	83863 51	147669 59	118127 86	194262 50	346613 19	116643 04	10220 05	1017399 74	846 31	6744 60	2573 98	9161 25	10014 14	7229 39	215 28	36784 95	
Dépenses pour marchandise .....	237118 75	307260 38	377263 44	325764 24	527665 63	169521 98	21735 75	1966330 17	44669 93	91361 01	52150 00	95337 00	128205 00	44278 31	688 40	456689 65	
Entretien du chemin et des bâtisses .....	325804 31	465350 57	561158 74	580846 27	721305 07	270049 14	14753 83	2939267 93	1043623 92	877413 49	1470518 87	1132960 24	1557055 11	466571 59	15406 98	6563550 20	
Dépenses générales .....	39175 64	57608 67	35006 71	114697 96	186291 67	68580 99	3463 34	504824 98	9035 40	16088 18	15295 15	18138 09	34306 86	8156 92	377 09	101397 69	
Dépenses pour télégraphe.....	3188 22	8996 90	12420 96	13053 17	27678 88	12628 74	1004 95	78971 82	5152 49	7975 00	1354 59		100 00			14582 08	
Bateaux-traversiers, Longueuil et Québec .....		63075 70		80603 09				143678 79	16212 32	6438 20	10831 40	10133 77	1952 97	483 00		46051 66	
Bateaux-traversiers de Sarnia.....							3140 74	3140 74				1690 87				1690 87	
Entretien du pont Victoria.....							1351 35	1351 35				123 66	123 66	123 68		371 00	
Taxes.....	19047 82	5813 39	19129 11	9347 77	11941 99	9084 09	6291 24	80655 41				112 13	112 13	112 14		336 40	
Perte et dommage sur marchandises.....		5702 62	7750 88	6564 10	14226 70	3781 78		38026 08				400 00				400 00	
Compensation et réclamations pour bestiaux.....		5809 45	2534 06	4786 01	7499 18	1830 48		22459 18					7905 33	7905 32		15810 65	
Transport des passagers.....				3983 32	12914 09	894 52		17791 93									
Charriage, etc., des marchandises.....				9248 83	26688 23	17588 20	438 80	53964 06									
Agences Américaines.....								110836 62	1582306 21	1736296 55	2039524 08	1964529 90	3650344 66	993151 79	40348 51	12012501 70	
Agences Européennes.....								33780 75								55670 12	
Chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron } pour l'usage de la ligne.....								7706 95									
Contrat du Détroit. Débit net à charge du re- venu, la demi-année finissant déc., 1859. }								3241 01									
Rente, ligne du Détroit, d'après un nou- vel arrangement.....								81721 71									
Gr. Ch. F. Occidental pour compte du trafic.....								15957 74									
	1191138 83	1664262 12	1658680 08	1969369 79	2855493 61	914677 25	84700 19	257736 87	10596058 74								
Balance au crédit du compte de revenu dans le Grand Livre.....								1472113 08									
								12068171 82									

Montréal, 25 Février, 1861.

JOSEPH ELLIOTT, Secrétaire et Trésorier de la Comp. du C. F. G. T.



APPENDICE XI.—DÉTAILS—DÉPENSE.—(Continué.)

(a.) SECTION DE PORTLAND—1854, 1855, 1856.

Semestres finissant.	Juin, 1854.		Déc., 1854.		Juin, 1855.		Déc., 1855.		Juin, 1856.		Déc., 1856.		Total.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Pouvoir de locomotive .....	63427	95	71865	39	96446	05	89731	59	84080	10	78389	50	482940	58
Dépenses pour passager .....	11533	58	14490	19	13721	88	13123	52	13696	22	17098	12	83863	51
Dépenses pour commerce .....	26954	80	34446	03	42414	63	45270	03	50836	73	37196	53	237118	75
Entretien de chemin, etc .....	27963	95	40768	93	38833	79	61370	92	72404	32	84462	40	325804	31
Dépenses générales .....	8233	60	4990	18	6660	35	7429	45	7345	13	4516	93	39175	64
Dépenses pour télégraphe .....	.....	.....	448	28	544	15	643	28	1011	92	540	59	3188	22
Taxes .....	.....	.....	6475	79	116	30	6106	13	12	20	6337	40	19047	82
Total .....	138113	88	173484	79	198737	15	222674	92	229886	62	228541	47	1191138	83

## APPENDICE XI. — DÉTAILS — DÉPENSES. — (Continué.)

(b.) PROPRE AU GRAND TRONC—1854, 1855, 1856.

Semestres finissant.	Juin, 1854.		Déc., 1854.		Juin, 1855.		Déc., 1855.		Juin, 1856.		Déc., 1856.		Total.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Pouvoir de locomotive .....	61566	45	50577	93	97294	02	105098	90	122055	65	160381	90	596974	85
Dépenses pour passager. ....	11993	37	15605	48	22663	57	27997	33	25811	15	40598	69	147669	59
Dépenses pour commerce .....	31652	35	47731	32	54827	80	49837	02	52544	88	70667	01	307260	38
Entretien de chemin, etc. ....	36281	83	30844	30	64756	87	80706	82	99791	42	153169	33	465350	57
Dépenses générales .....	1845	17	3470	45	6710	40	11376	72	13674	77	20531	16	57608	67
Dépenses pour télégraphe .....			670	07	1545	43	1815	68	1738	23	3227	49	8996	90
Taxes .....					1900	32	1371	93	864	50	1676	64	5813	39
Perte et dommage de marchandises .....	537	70	2292	98	263	98	159	02	765	72	1683	22	5702	62
Compensation et réclamations pour bestiaux .....	1005	00	987	87	411	37	231	00	371	00	2823	21	5809	45
Bateaux-traversiers .....	1563	00	14183	63	5119	57	17466	75	7956	20	16786	55	63075	70
Total .....	146444	87	166144	03	255493	33	296061	17	328573	52	471545	20	1664262	12

(c.) DIVISION DE PORTLAND, 1er Janvier, 1857, au 30 Juin, 1860.

Semestres finissant.	Juin, 1857.		Déc., 1857.		Juin, 1858.		Déc., 1858.		Juin, 1859.		Déc., 1859.		Juin, 1860.		Total.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Pouvoir de locomotive . . . . .	95612	57	85176	65	63995	01	65451	22	74782	89	64313	46	75956	52	535288	32
Dépenses pour passager. . . . .	16359	20	16526	23	16146	20	14756	49	16403	51	17643	06	18293	17	118127	86
Dépenses pour commerce . . . . .	57668	33	51431	72	51495	44	42702	86	51585	75	56119	67	66259	67	377263	44
Entretien de chemin, etc. . . . .	91873	59	76601	02	7086	76	149286	06	73911	65	83052	03	79347	63	561158	74
Dépensés générales. . . . .	3820	30	6246	69	3689	78	4998	96	3960	32	7172	50	5118	17	35006	71
Dépenses pour télégraphe. . . . .	1447	83	1991	05	1782	91	1234	71	1885	60	1918	85	2160	01	12420	96
Taxes . . . . .	13	88	6421	10	21	15	6013	36	14	23	6639	80	5	59	19129	11
Perte et dommage de marchandises . . . . .	95	95	1502	78	3922	06	903	23	414	46	240	83	671	57	7750	88
Compensation et réclamations pour bestiaux. . . . .	.....		192	00	1398	86	456	50	150	00	296	70	100	00	2534	06
Total . . . . .	268891	65	246089	23	149478	17	255803	39	223108	41	237396	90	247912	33	1658680	08

## APPENDICE XI.—DÉTAILS—DÉPENSE.—(Continué.)

(d) DIVISION DE L'EST.—1er Janvier, 1857, au 30 Juin, 1860.

Semestres finissant	Juin, 1857.		Déc., 1857.		Juin, 1858.		Déc., 1858.		Juin, 1859.		Déc., 1859.		Juin, 1860.		Total.	
	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.
Pouvoir de locomotive .....	105093	72	80390	32	89116	21	79416	65	81912	52	83625	72	106457	39	626212	53
Dépenses pour passager.....	31042	45	27858	41	28273	28	25232	07	27735	12	28350	73	25770	44	194262	50
Dépenses pour commerce.....	45846	33	42127	81	50470	71	43390	93	47643	06	48439	64	47245	76	325764	24
Entretien du chemin .....	108949	62	80188	67	44577	54	97374	49	72502	08	103099	39	74154	48	580946	27
Dépenses générales.....	19259	20	17499	00	18218	54	19347	84	12941	00	15703	78	11728	60	114697	96
Dépenses pour télégraphe.....	1706	60	1053	35	1833	65	1901	18	1777	12	2168	83	2612	44	13053	17
Taxes .....	737	90	453	10	566	37	2199	30	597	80	3783	77	1009	53	9347	77
Bateaux-traversiers, Longueuil et Québec ..	14724	23	15109	22	9362	54	15446	68	10058	47	14830	99	1070	96	80603	09
Perte et dommage de marchandises .....	958	93	1244	27	1538	84	823	14	478	07	64	23	1456	62	6564	10
Compensation et réclamations pour bestiaux.	1121	93	160	00	601	04	.....	.....	429	27	2058	40	415	37	4786	01
Transport de passagers .....	.....	.....	957	88	1496	97	317	60	88	44	1058	41	64	02	3983	32
Charriage, etc., de marchandises.....	357	60	1539	93	2523	44	603	47	761	72	1476	24	1986	43	9248	83
Total.....	329798	51	268581	96	248579	13	286663	35	256924	67	304860	13	273972	04	1969369	79



(c) DIVISION CENTRALE.—1er Janvier, 1857, au 30 Juin, 1860.

	Juin, 1857.		Déc., 1857.		Juin, 1858.		Déc., 1858.		Juin, 1859.		Déc., 1859.		Juin, 1860.		Total.	
	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.
Semestres finissant.																
Pouvoir de locomotive .....	159212	51	167149	73	147765	22	93794	23	112507	96	121962	43	170276	90	972668	98
Dépenses pour passager .....	53961	96	47748	00	52865	29	45704	46	46241	78	46364	31	53727	39	346613	19
Dépenses pour commerce .....	69621	45	72573	95	83797	12	63668	13	69538	01	75421	80	93045	17	527665	63
Entretien de chemin.....	103946	50	75297	14	96099	85	128262	32	100122	81	121092	00	96484	45	721305	07
Dépenses générales .....	25903	23	30169	60	29863	46	32348	79	20437	90	23880	05	23738	64	186291	67
Dépenses pour télégraphie.....	4740	70	4784	52	4406	88	3332	61	3311	80	3227	71	3874	66	27678	88
Taxes .....	196	30	1284	30	886	18	4914	58	644	78	4369	40	Cr. 353	55	11941	99
Perte et dommage de marchandises .....	3545	17	1959	03	2308	26	397	15	1962	30	1141	54	2913	25	14226	70
Compensation et réclamations pour bestiaux.	2870	55	1148	97	901	46	140	80	1310	38	296	17	830	75	7499	18
Transport de passagers. ....	1179	10	3761	61	2245	47	3846	56	804	75	948	55	128	05	12914	09
Charrage, etc., de marchandises.....	2504	85	4020	30	3785	15	3305	68	6844	86	2254	54	3972	85	26688	23
Total.....	427682	32	409897	15	424924	44	379715	31	363727	33	400908	50	448638	56	2855493	61

## APPENDICE XI.—DÉTAILS—DÉPENSE—(Continué.)

(f) DIVISION DE L'OUEST.—1er Janvier, 1857, au 30 Juin, 1860.

Semestres finissant	Juin, 1857.		Déc., 1857.		Juin, 1858.		Déc., 1858.		Juin, 1859.		Déc., 1859.		Juin, 1860.		Total.	
	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.
-Pouvoir de locomotive .....	30723	42	33047	21	27170	10	19886	05	28505	77	32638	36	72103	38	244074	29
Dépenses pour passager.....	10143	50	12154	93	12857	21	17673	66	17493	78	20610	52	25709	44	116643	04
Dépenses pour commerce .....	13692	21	17543	54	18885	53	21209	74	24175	15	30448	11	43567	70	169521	98
Entretien de chemin.....	32333	92	24702	53	32190	22	37592	99	44577	80	49332	31	49319	37	270049	14
Dépenses générales.....	9388	45	9630	44	9722	22	10289	42	7333	87	9338	79	12877	80	68580	99
Dépenses pour télégraphe.....	1109	45	1153	72	1555	38	2180	10	1850	14	2144	63	2635	32	12628	74
Taxes .....	221	70	2922	10	546	93	1705	32	301	03	3270	50	116	51	9084	09
Perte et dommage de marchandises.....	89	95	459	62	769	42	81	60	712	28	215	29	1456	62	3781	78
Compensation et réclamations pour bestiaux.....	507	12	489	40	300	52	.....	.....	76	25	41	81	415	38	1830	48
Transport de passagers.....	70	50	7	50	748	49	.....	.....	4	00	.....	.....	64	03	894	52
Charrage, etc., de marchandises.....	27	80	1577	40	1261	72	2920	23	4429	28	5385	34	1986	43	17688	20
Total.....	98307	02	103688	39	106007	74	113539	11	129459	35	153423	66	210251	98	914677	25

(G.) EXTENSION DU DETROIT—1er Janvier au 30 Juin, 1860.

Semestres finissant.	Jun, 1857.	Déc., 1857.	Jun, 1858.	Déc., 1858.	Jun, 1859.	Déc., 1859.	Jun, 1860.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Pouvoir de locomotive .....							26792 23	26792 23
Dépenses pour passager.....							10220 05	10220 05
Dépenses pour commerce .....							21735 75	21735 75
Entretien de chemin.....							14753 83	14753 83
Dépenses générales.....							3463 34	3463 34
Dépenses pour télégraphe .....							1004 95	1004 95
Taxes .....							6291 24	6291 24
Charriage, etc., de marchandises.....							438 80	438 80
<b>Total.....</b>							<b>84700 19</b>	<b>84700 19</b>

## APPENDICE XI.—DÉTAILS—DÉPENSE.—(Continué.)

(b) DIVERS.—1er Janvier, 1857, au 30 Juin, 1860.

Semestres finissant.	Juin, 1857.		Déc., 1857.		Juin, 1858.		Déc., 1858.		Juin, 1859.		Déc., 1859.		Juin, 1860.		Total.	
	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.
Agences Américaines .....	10769	87	22437	38	6441	16	21679	52	10722	60	19814	40	18971	69	110836	62
Agences Européennes .....			15408	39	6513	07	2374	56	4291	66	1873	62	3316	45	33780	75
Entretien du pont Victoria.....													1351	35	1351	35
Chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron pour l'usage de la ligne.....	3304	75			3276	17	1126	03							7706	95
Charges nettes contre le revenu sur le con- trat du Détroit No. 1.....															3241	01
Rente de la ligne du Détroit d'après les nouveaux arrangements.....													81721	71	81721	71
Bateaux-traversiers de Sarnia.....													3140	74	3140	74
Grand chemin de fer Occidental pour compte du trafic .....													15957	74	15957	74
Total.....	14074	62	37845	77	16230	40	25180	11	15017	26	24929	03	194459	68	287736	87

DÉTAILS—RECVTES.

Pour le crédit du trafic—dans le Grand Livre—31 Décembre, 1853..... \$55670 12

18

(i) SECTION DE PORTLAND—1854, 1855, 1856.

Semestres finissant.	Juin, 1854.		Déc., 1854.		Juin, 1855.		Déc., 1855.		Juin, 1856.		Déc., 1856.		Total.	
	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.
Passagers.....	58304	38	95180	03	65749	78	98040	88	60343	89	91146	88	468765	84
Bagage.....	94	64	132	25	181	23	123	03	119	30	195	86	846	31
Malles.....	7450	00	7450	00	7419	93	7450	00	7450	00	7450	00	44669	93
Commerce.....	137471	85	153938	29	171542	09	191751	35	197344	15	191576	19	1043623	92
Trains Expres.....	1491	99	1857	76	1421	50	1421	15	1421	50	1421	50	9035	40
Louage d'engin et de char.....	669	57	1366	44	1195	07	612	66	970	83	337	92	5152	49
Rentes.....	2624	95	2616	65	2641	90	2337	93	2633	47	2757	42	16212	32
Total.....	208107	38	262541	42	250151	50	302337	00	270283	14	294855	77	1588306	21

## APPENDICE XI.—DÉTAILS—RECETTES.—(Continué.)

(7) PROPRE AU GRAND TRONC.—1854, 1855, 1856.

Semestres finissant.	Juin, 1854.		Déc., 1854.		Juin, 1855.		Déc., 1855.		Juin, 1856.		Déc., 1856.		Total.	
	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.
Passagers .....	40591	43	75690	27	74498	30	128396	38	118587	34	292512	35	730276	07
Bagage .....	238	93	302	21	1181	75	2676	01	1311	80	1033	90	6744	60
Malles.....	7785	00	8800	36	13065	00	15003	37	20332	00	26375	26	91361	01
Commerce .....	91133	17	135090	18	130017	72	160612	61	150969	67	209590	14	877413	49
Trains Expres.....	943	77	1620	45	2305	31	2664	35	2907	70	5746	60	16088	18
Louage d'eugin et de char.....	2850	00	5125	00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7975	00
Rentes.....	571	65	254	15	1004	28	1940	27	1405	90	1261	95	6438	20
Total .....	144113	95	226882	64	221972	36	311292	99	295514	41	636520	20	1736296	55

(b) DIVISION DE PORTLAND, — 1er Janvier, 1857, au 30 Juin, 1860.

Semestres finissant.	Juin, 1857.		Déc., 1857.		Juin, 1858.		Déc., 1858.		Juin, 1859.		Déc., 1859.		Juin, 1860.		Total.	
	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.
Passagers .....	61003	89	91927	14	46812	53	78664	16	52650	67	94782	26	60959	44	486800	09
Bagage .....	889	68	455	13	226	83	246	54	300	15	207	06	248	59	2573	98
Malles .....	7450	00	7450	00	7450	00	7450	00	7450	00	7450	00	7450	00	52150	00
Commerce .....	198993	57	199856	28	175214	35	199015	68	208389	97	229249	64	259799	38	1470518	87
Louage d'engin et de chat .....	312	59	214	95	203	22	374	33	.....	.....	.....	.....	249	50	1354	59
Rentes .....	2687	33	1821	50	2043	60	1684	75	1233	33	734	15	626	74	10831	40
Trains Expres .....	1421	50	2000	10	2666	08	2438	00	2247	03	2420	89	2051	55	15295	15
<b>Total .....</b>	<b>272758</b>	<b>56</b>	<b>303725</b>	<b>10</b>	<b>234616</b>	<b>61</b>	<b>289923</b>	<b>46</b>	<b>272271</b>	<b>15</b>	<b>334644</b>	<b>00</b>	<b>331385</b>	<b>20</b>	<b>2039524</b>	<b>08</b>

## APPENDICE XI.—DÉTAILS—RECETTES.—(Continué.)

(L.) DIVISION DE L'EST—1er Janvier, 1857, au 30 Juin, 1860.

Semestres finissant.	Jun, 1857.	Déc., 1857.	Jun, 1858.	Déc., 1858.	Jun, 1859.	Déc., 1859.	Jun, 1860.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Passagers.....	86659 93	124775 87	70642 54	115771 37	72824 88	129155 77	96642 53	696472 89
Bagage.....	792 91	1518 39	980 99	2005 42	1159 69	1774 43	929 42	9161 25
Malles.....	13065 00	13113 00	13115 00	13065 00	13345 00	13905 00	15729 00	95337 00
Commerce.....	177641 78	154987 14	144029 50	130232 80	152932 92	161354 71	211781 39	1132960 24
Trains Expres.....	2359 71	2857 25	2033 22	2637 99	2528 18	2963 06	2738 68	18138 09
Rentes.....	1833 50	1637 87	1210 45	1260 18	1739 30	981 34	1481 13	10133 77
Messages du télégraphe.....				351 50	347 31	542 06	450 00	1690 87
Permission de vendre papiers-nouvelles.....					58 33	33 33	32 00	123 66
Impression de billet.....							112 13	112 13
Charte de bateau-traversier.....							400 00	400 00
Total.....	282342 89	298889 52	232011 70	265324 26	244935 61	310709 70	330316 28	1964529 90



( m. ) DIVISION CENTRALE—1er Janvier, 1857, au 30 Juin, 1860.

Semestres finissant.	Juin, 1857.		Déc., 1857.		Juin, 1858.		Déc., 1858.		Juin, 1859.		Déc., 1859.		Juin, 1860.		Total.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Passagers .....	296257	36	334871	17	245560	25	283001	03	293041	88	274424	93	243412	84	1910560	46
Bagage .....	1192	56	1500	44	1008	55	1474	16	1647	83	1723	62	1466	98	10014	14
Malles .....	18315	00	18315	00	18315	00	18315	00	18315	00	18315	00	18315	00	128205	00
Commerce .....	168138	04	194146	44	219964	01	187410	23	193282	32	279879	57	314734	50	1537055	11
Trains Expres .....	5248	56	5464	47	4166	48	4579	46	4343	32	4795	35	5709	22	34306	86
Louage d'Engins et de Char .....									100	00					100	00
Rentes .....	12	00	12	00	114	00	106	50	169	16	325	65	1213	66	1952	97
Permission de vendre papiers-nouvelles .....									58	33	33	33	32	00	123	66
Reçu pour rente et dépenses de la Station de l'Union .....									3073	96	2179	29	2652	08	7905	33
Impression de billet .....													112	13	112	13
Total .....	489163	52	554309	52	489128	29	494886	38	454031	80	581176	74	587648	41	3650344	66

## APPENDICE XI. — DÉTAILS — RECETTES. — (Continué.)

(n.) DIVISION DE L'OUEST — 1er Janvier, 1857, au 30 Juin, 1860.

Semestres finissant.	Jun, 1857.	Déc., 1857.	Jun, 1858.	Déc., 1858.	Jun, 1859.	Déc., 1859.	Jun, 1860.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Passagers .....	66497 80	66477 28	50950 26	64614 97	55780 27	64360 12	89610 74	458291 44
Bagage .....	774 11	1147 38	744 57	1086 21	1199 03	1096 75	1181 34	7229 39
Malles .....	4840 00	4840 00	4840 00	5736 87	6600 00	6916 44	10505 00	44278 31
Commerce .....	40377 50	44151 13	51491 16	68901 43	50736 04	74439 37	136474 96	466571 59
Trains Exprés .....	1121 59	1292 64	957 93	1033 72	1071 76	1178 47	1500 81	8156 92
Rentes .....	.....	47 50	28 00	20 00	35 50	36 50	315 50	483 00
Permission de vendre papiers-nouvelles .....	.....	.....	.....	.....	58 34	33 34	32 00	123 68
Impression de billet .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	112 14	112 14
Reçu pour rentes et dépenses de la station de l'Union .....	.....	.....	.....	.....	3073 95	2179 29	2652 08	7905 32
Total .....	113611 00	117955 93	109011 92	141393 20	118554 89	160240 28	242384 57	993151 79

(e) EXTENSION DU DETROIT.—1er Janvier, 1857, au 30 Juin, 1860.

Semestres finissant.	Juin, 1857.		Déc., 1857.		Juin, 1858.		Déc., 1858.		Juin, 1859.		Déc., 1859.		Juin, 18 0.		Total.	
	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.	\$	ct.
Passagers ..															23660	76
Bagage ..															215	28
Malles.....															688	40
Commerce.....															15406	98
Trains Expès ..															377	09
Total .....															40348	51

JOSEPH ELLIOTT,  
Secrétaire et Trésorier, Cie. C. F. G. T.

Montréal, 25 Février, 1861.

## APPENDICE

## ETAT des Dépenses de l'Express du Lac Ontario et des

	New York	North'ner.	Kingston.	Passport.	Champion	Banshee.	New Era.	Jny. Lind.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Compte d'équipement.	774 01	820 00	983 34	778 38	1147 44	912 06	930 98	2354 19
" Dépense ..	1921 18	1564 11	1729 75	930 03	1196 60	805 53	768 12	303 31
" Provision..	3299 80	2638 75	2639 65	2158 12	2001 44	2350 23	2542 48	912 69
" Equipage..	5172 36	4873 00	4475 88	4846 83	3733 12	4214 39	4039 34	1624 18
" Combustible	8891 32	8239 72	4966 59	5582 95	3814 36	4780 62	4072 82	1862 29
" Péages.....			93 80	142 22	96 98	112 53	101 55	11 72
" Nolisement	7500 00	7500 00	4000 00	4000 00	4000 00	4000 00	4000 00	.....
	27561 67	25635 58	18894 01	18438 53	15989 94	17175 36	16455 29	7068 38

## Dr. Compte de profit et perte de l'Express du Lac Ontario et

	\$ cts.	\$ cts.
Perte sur Steamer "New York" .....	5219 64	
id id "Northerner" .....	7930 55	
id id "Kingston" .....	1077 36	
id id "Passport" .....	4261 25	
id id "Champion" .....	5994 62	
id id "Banshee" .....	5167 40	
id id "New Era" .....	6373 41	
id id "Jenny Lind" .....	2826 74	38951 00
Compte pour Assurance .....	7516 57	
id Intérêt .....	757 61	
Dépenses pour Bureau .....	268 79	
Compte pour dépense général .....	27885 03	36423 00
		\$75279 00
Balance rapportée ci-dessous .....		\$70709 62

XII.

Steamers de la ligne de la Malle Royale, saison 1860, viz. :

	New York	North'n'er.	Kingston.	Passport.	Champion	Banshee.	New Era.	Jny. Lind.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Compte pour Fret...	1514 36	1106 26	1572 21	2225 58	1694 95	1885 14	1869 25	740 40
" Passage	20827 67	16598 77	16244 44	11951 67	8300 37	10122 82	8212 63	3501 24
Balance de	22342 03	17705 03	17816 65	14177 25	9995 32	12007 96	10081 88	4241 64
perle.....	5219 64	7930 55	1077 36	4261 28	5994 62	5167 40	6373 41	2826 74
	27561 67	25635 58	18894 01	18438 53	15989 94	17175 36	16455 29	7068 38

Copie.

J. HARDMAN.

des Steamers de la ligne de la Malle Royale, saison 1860.

Cr.

Par Balance au Cr. du compte de profit et perte. ....	\$ cts. 4569 38	\$ cts.
" reportée plus bas. ....	70709 62	
		\$75279 00

Copie.

J. HARDMAN.

## APPENDICE XIII.

## CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.

ETAT du Trafic sujet à division, d'après arrangement entre les Compagnies du chemin de fer du Grand Tronc et du Grand Occidental, depuis le 1er Décembre, 1859, jusqu'au 31 Décembre, 1860.

	Recettes totales.		Dépenses pour travaux, 35 pour cent.		Montant net pour division.		Proportion du Grand Occidental, 3-5ièmes.		Proportion du Grand Tronc, 2-5ièmes.		Balance due au chemin de fer Grand Occidental.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Trafic pour passager du chemin de fer du Grand Tronc.....	39961	24	13986	42	25974	82	15594	89				
Trafic pour passager du chemin de fer Grand Occidental....	42696	46	14943	75	27752	71			11101	07		
												4483 82
Trafic pour fret du chemin de fer du Grand Tronc .....	69001	34	24150	47	44850	87	26910	52				
Trafic pour fret du chemin de fer Grand Occidental.....	59371	51	20780	03	38591	48			15436	60		
												11473 92
Balance 30 Juin .....												15957 74
Trafic pour passager du chemin de fer du Grand Tronc.....	51325	43	17963	89	33361	54	20016	93				
Trafic pour passager du chemin de fer Grand Occidental....	44861	75	15701	60	29160	15			11664	06		
												8352 87
Trafic pour fret du chemin de fer du Grand Tronc.....	90018	00	31506	29	58511	71	35106	82				
Trafic pour fret du chemin de fer Grand Occidental.....	61830	51	21640	67	40189	84			16071	25		
												19035 57
Balance 31 Déc.....												27388 44

J. HARDMAN,

Auditeur.

Bureau de l'Auditeur,  
Montréal, 24 Janvier, 1861.  
Montréal, 1er Mai, 1861.

APPENDICE XIV.

CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC, DU CANADA.

BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL,

Montréal, 23 Novembre, 1860.

T. E. BLACKWELL, ECR.,  
Gérant Général,  
Chemin de Fer du Grand Tronc.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport du trafic et de l'opération de la ligne, pour l'année échue le 30 Juin 1860.

Le chemin fut ouvert, dans toute son étendue, le 21 Novembre, 1859, et le nombre de milles qui ont depuis cette époque opéré se trouve compris dans les divisions suivantes :--

	Milles.
Détroit à Port Huron .. .. .	59
Sarnia à Portland .. .. .	794
Richmond à Québec .. .. .	96
Embranchement de Londres .. .. .	21
Total .. .. .	970

L'étendue du chemin, ouvert à la date du dernier rapport, était de .. .. .	880
Nombre de milles augmenté durant l'année échue le 30 Juin, 1860 .. .. .	90
La moyenne des milles qui ont opéré durant les six mois échus au 31 Décembre, 1859, était de .. .. .	895
Et durant toute l'année, échue au 30 Juin, 1860, .. .. .	932½
	\$ cts.
Le total des recettes pour l'année a été de .. .. .	2,909,053 69
Total des dépenses .. .. .	2,413,773 55
Bénéfice net .. .. .	\$495,280 14

Les recettes sont formées comme suit :

	\$	cts.
Des Passagers .. .. .	1,077,000	39
" Bagage .. .. .	8,843	47
" Malles .. .. .	99,273	84
" Marchandises .. .. .	1,682,620	50
" Trains exprès .. .. .	23,755	12
" Louage de chars et engins .. .. .	249	50
" Loyers, etc., .. .. .	16,309	81
" Télégrammes .. .. .	992	06
Total .. .. .	\$2,909,053	69

## Les dépenses d'opération s'élèvent :

	\$	cts.	\$	cts.
Dans le département des locomotives, à ..	754,326	39		
id. chars, à ..	289,335	89		
			1,043,662	24
Dans l'entretien du chemin permanent ..			671,986	84
“ Département du trafic, savoir :--				
Par comptes de passagers .. .. .	153,889	04		
“ Fret .. .. .	285,747	45		
“ Télégraphe .. .. .	21,747	40		
“ Traverses .. .. .	19,042	69		
“ Dommages et réclamations pour animaux .. .. .	12,612	53		
“ Transport de passagers et malles en allant et revenant des stations .. .. .	2,263	06		
“ Transport de marchandises, etc., ..	17,500	63		
“ Agences aux Etats-Unis .. .. .	38,786	09		
“ id. en Europe .. .. .	5,190	07		
“ Dépenses générales, salaires, bureau d'audition, loyers, etc., ..	61,217	43		
“ Perte sur la section du Détroit, en 1859 .. .. .	3,241	01		
			621,237	40
Dépenses générales, département du secrétaire, dépenses légales, etc. .. ..			51,754	24
Taxes .. .. .			25,132	79
			Total	\$2,413,773 55

Les recettes et les dépenses pour la moitié de l'année sont comme suit :--

	\$	cts.
Les six mois échus au 31 Décembre, 1859 .. ..	1,387,200	18
id. 30 Juin, 1860 .. .. .	1,521,853	51
Total .. .. .	\$2,909,053	69

	\$	cts.
Les six mois échus au 31 Décembre, 1859 .. ..	1,121,518	22
id. 30 Juin, 1860 .. .. .	1,292,255	33
Total .. .. .	\$2,413,773	55

<i>Dépenses des départements des locomotives et des chars.</i>		
Premier semestre (895 milles ouverts) .. ..		434,696 54
Second id. (970 id. ) .. .. .		608,965 74

<i>Dépenses pour l'entretien du chemin.</i>		
Premier semestre .. .. .		356,575 73
Second id. .. .. .		315,411 11



*Dépenses du département du trafic.*

Premier semestre	..	..	..	..	..	284,159	87
Second id.	..	..	..	..	..	337,077	53
Autres dépenses pour le premier semestre	..	..				46,086	08
id. id. second id.	..	..	..	..	..	30,800	95
Moyenne de la dépense, par semaine, pour l'opération de la ligne, par mille, durant le premier semestre						48	19
id. id. second id.						51	24
Moyenne de la dépense hebdomadaire, par mille, durant toute l'année	..	..	..	..	..	49	73
<hr/>							
Recettes extraordinaires, comme ci-dessus, pour l'année échue le 30 Juin, 1860	..	..	..	..	..	\$2,909,053	69
Et pour l'année échue le 30 Juin, 1859	..	..				\$2,281,320	75
Augmentation en 1859.60 sur 1858.9	..	..				\$627,732	94
<hr/>							
La dépense, comme ci-haut, pour l'année échue 30 juin, 1860, était	..	..	..	..	..	\$2,413,773	55
Et pour l'année précédente elle était	..	..				\$2,079,128	29
Augmentation de dépense en 1859.60 sur 1858.9	..					\$334,644	26
<hr/>							
Percentage d'augmentation en recettes pour 1859.60 sur 1858.9	=27½ par cent.						
Percentage d'augmentation en dépense pour 1859.60 sur 1858.9	=16⅓ par cent.						
<p>La pression générale qui avait envahi toutes les branches commerciales du continent, depuis 1857, continuait à se faire sentir, et comme de raison continua encore à exercer une influence pernicieuse sur le trafic de chemin de fer, jusqu'à ce que l'abondante moisson de cette année commença à être récoltée. En commun avec toutes les autres lignes de transport, nous profitons maintenant largement de la récolte abondante, dont ce pays, en cette saison, a été favorisé. Cependant les bénéfices qui nous proviennent de cette source de réjouissance générale, n'ont aucune influence quelconque sur l'augmentation de nos recettes pour l'année échue le 30 juin dernier, vu que le produit des champs n'a pu commencer à parvenir au marché qu'en septembre.</p>							
<p>Etat A, montre les recettes comparatives sous chaque dénomination de notre trafic pour les derniers trois ans, à commencer au 30 juin, 1857, et finissant le 30 juin, 1860, et prouve que notre commerce accroît dans une proportion beaucoup plus vite que nos dépenses n'augmentent.</p>							
<p>Il y a aussi annexé des tables qui montrent en détail le nombre de passagers étrangers et des localités qui ont été transportés durant l'année, ainsi que le nombre de tonneaux de fret étranger et local transporté.</p>							
\$							
Nombre de passagers locaux	..	..	..	..	..	587,637	½
Contre, en l'année précédente	..	..	..	..	..	564,653	
<hr/>							
Passagers étrangers	..	..	..	..	..	102,185	
Contre, en l'année précédente	..	..	..	..	..	88,148	½
<hr/>							

Et l'une portant l'autre la recette par chaque passager a été ..	\$1.57
La moyenne de l'année précédente ayant été .. ..	1.46½
Le nombre de tonneaux de fret local transporté durant l'année, a été .. .. .. .. ..	529,285½
Et de fret étranger .. .. .. .. ..	93,685¾

L'administration de ce chemin de fer est constamment accusée par le public et par la presse du pays de s'emparer et d'encourager le commerce de fret étranger au détriment du fret local. En d'autres mots, on nous accuse de négliger ou de ne pas comprendre nos propres intérêts ; car toute personne connaissant le commerce de chemin de fer, sait, que le trafic local est le trafic le mieux rétribué qu'un chemin puisse avoir. En réfutation de cette accusation, puisque notre intérêt propre ne veut pas être pris comme une garantie qu'on donnera notre plus grande attention au peuple de la province d'abord, avant que de chercher du trafic à l'étranger, je vous ferais voir par les chiffres ci-dessus que pour l'année échue le 30 juin dernier, notre tonnage étranger ne se montait pas à un sixième de notre tonnage total—c'est-à-dire, que pour chaque tonneau de marchandise transporté à l'étranger, nous en avons transporté six tonneaux et demi pour les gens de nos propres localités ; et quand les comptes pour les présents six mois seront présentés, il apparaîtra bien plus conclusivement, que les gérants du chemin de fer du Grand Tronc ne sont pas assez aveuglés sur les intérêts de la compagnie pour donner une préférence indue à cette classe de commerce qui donne le profit le moins considérable.

J'ai cru bon de m'étendre au long sur la question précédente, parce que c'en est une qui attire beaucoup l'attention du pays, et peut, peut-être, attirer celle de la législature ; tant est forte l'idée populaire que le chemin de fer est fait plutôt pour le bénéfice des étrangers que dans l'intérêt du peuple de la province. Ce n'est pas facile de faire disparaître un préjugé populaire, et si des faits fondés sur des chiffres ne le font pas, aucune autre chose ne saurait le faire.

D'après l'arrangement à l'égard du fret en date du 9 juin, 1859, entre cette compagnie et celle du chemin de fer du Great Western, il appert qu'il reste due à cette dernière, pour les six mois échus le 30 juin, une balance de \$15,957 74

Ce montant n'est pas compris dans les dépenses, vu qu'il me semble que c'a devrait plutôt être porté contre le profit net, si, d'après le vrai sens du contrat, il y a aucune somme qui soit due. Dans tous les cas, on ne peut avec justice l'ajouter aux dépenses d'opération.

Le trafic de la section du Détroit et Port Huron n'a pas jusqu'à présent réalisé les espérances qu'on s'en était formées. Vous savez, d'après mon rapport antérieur, sur ce sujet, les différentes causes qui, dans mon opinion, agissent contre le trafic local de la ligne. Pour le trafic du parcours entier (*through*) du chemin de fer du Grand Tronc, la section du Détroit et Port Huron est néanmoins un accessoire indispensable ; mais, pour des raisons ci-après données, nous ne jouissons pas maintenant d'un tiers de cette espèce de trafic qui nous est offert, et par suite cette partie du chemin n'opère pas, il s'en faut de beaucoup, comme elle peut faire, eu égard à sa capacité d'opération.

En fait d'alignement, pentes et perfection de construction en général, elle a la première place parmi les différentes sections du chemin de fer du Grand Tronc, et lorsqu'elle sera fournie du nécessaire, elle pourra fonctionner à un prix par mille plus bas qu'aucune autre partie de la ligne.

Antérieurement au 30 juin dernier, nous n'avions ni engins ni chars sur la section du Détroit qui nous appartenait, mais nous étions tout à fait dépendants pour le fonctionnement de la ligne d'un matériel roulant loué, ce qui, de fait, ajouta beaucoup à nos dépenses de fonctionnement, vu que des appareils de cette description ne peuvent pas être loués à des taux représentant l'intérêt de leur valeur seulement. Même en ce moment nous ne possédons pas d'engins ni de chars qui vont à la jauge 4' 8½" plus qu'un tiers du nécessaire.

Le nombre total de personnes employées permanemment dans le département du trafic, était, d'après les rapports du 30 juin— .. .. 1086

Classifiées comme suit :

Bureaux du gérant général et du gérant des marchandises ..	7
Bureau d'audition .. .. .	20
Surintendants de district .. .. .	4
Conducteurs de trains à passagers .. .. .	29
Préposés du bagage id. .. .. .	26
Id. aux stations .. .. .	31
Conducteurs de trains à fret .. .. .	70
Garde-freins .. .. .	160
Aiguilleurs .. .. .	119
Agents de stations .. .. .	140
Portiers id. .. .. .	270
Commis pour le fret .. .. .	53
Employés sur les trains aux stations-termines .. .. .	76
Employés au service de traverse .. .. .	13
Opérateurs de télégraphe .. .. .	63
Département de fret et bagage perdus .. .. .	5
Total .. .. .	1086

La moyenne des gages payée aux conducteurs de trains à passagers est de 50 piastres par mois ; aux conducteurs de trains de fret, de 40 à 45 piastres ; les préposés du bagage à bord des trains reçoivent 35 piastres, et les garde-freins 30 piastres par mois ; les agents de stations reçoivent de 300 piastres à 700 piastres par année, selon la classe de la station ; et les portiers sont à tant par jour, leurs gages variant de soixante cents à une piastre par jour. Autant qu'il est possible, on exige que les opérateurs de télégraphe fassent aussi l'office de vendeurs de billets, et ils sont payés à des taux variant de 25 à 40 piastres par mois.

La très grande augmentation, dans notre commerce, pour les deux derniers mois, a nécessité certaines additions à la liste ci-haut donnée des employés. Ces nouvelles mains sont presque toutes exigées pour faire opérer les trains à fret, vu que c'est dans cette branche de notre commerce que cette amélioration a eu lieu, et, malheureusement, une augmentation

de transport de fret nécessite de même une augmentation de frais d'opération. Nos recettes pour les passagers, qui déclinent toujours à l'approche de l'hiver, pourraient être doublées presque sans aucune augmentation de dépense.

Je toucherai maintenant à la question du trafic depuis la fin des derniers six mois jusqu'au temps actuel.

L'état A, auquel on a déjà référé, établit la comparaison des recettes, provenant de toutes les sources, depuis le 30 juin jusqu'au 10 novembre de la présente année :—

	\$	cts.
Pour l'année échue le 30 juin, la moyenne des recettes, par mille, était par semaine.....	59	49
Pour les 19 semaines, commençant le 1er juillet et finissant le 10 novembre, la moyenne a été .....	70	10

Vous remarquerez une très grande augmentation dans les recettes des passagers, plus de 35 par cent au-dessus de la moyenne de 1859-60 : et cependant "les voyages de plaisir" vers le nord ont été beaucoup moindres que la moyenne durant l'été dernier, comme peuvent l'attester les hôteliers et autres intéressés dans cette classe payante de voyageurs. Le fait que le "*Great Eastern*" est allé à New York, au lieu de faire de Portland son port d'arrivée de ce côté, comme ç'avait été promis et comme on s'y attendait, a détourné beaucoup de voyageurs de notre ligne. Grand nombre d'Américains qui auraient visité Montréal, Québec et les "*White Mountains*," s'il n'y avait pas eu à New York un attrait si extraordinaire, ont été tout à fait perdus pour nous. Aussi l'annonce faite longtemps avant que S. A. R. le Prince de Galles eût débarqué en Canada, qu'il visiterait aussi les principales places dans l'ouest et le sud-ouest des États-Unis, ainsi que les grandes villes sur les bords de l'Atlantique, a retenu chez eux grand nombre de personnes qui autrement auraient fait leur tour ordinaire de chaque année par les lacs et le St. Laurent. Le grand fait c'est que notre nombre de passagers, régulier et légitime, est constamment en augmentation sur toute la longueur de la ligne, tandis que le marché, fait l'été dernier entre nous et la ligne Expresse de bateaux-à-vapeur sur le lac Ontario et sur la rivière, a, sans aucun doute, ajouté largement à nos recettes : en nous mettant en état de tenir nos taux entre Montréal et Toronto en plein, et nous donnant tout le commerce de passagers entre Kingston et Toronto : les bateaux-à-vapeur étant empêchés, d'après les termes de notre convention, de toucher à aucun des ports sur le chemin entre ces deux derniers points.

Les comptes des bateaux-à-vapeur n'ont pas encore été complètement rendus ; mais ils montreront sans doute un déficit considérable de recettes comparé aux dépenses : dont la moitié doit être supportée par cette compagnie et placée en opposition au gain que nous avons fait des avantages évidents ci-haut démontrés. Le résultat des affaires de cette année va aussi à démontrer que dans une concurrence honnête les bateaux à vapeur ne peuvent pas tenir tête avec le chemin de fer.

L'immigration au Canada et à travers le Canada, quoique bien au-dessous de ce qu'elle était en, et avant 1857, démontre une assez bonne augmentation cette saison dernière sur l'année précédente. L'état B, annexé

aux présentes, obtenu de l'agent en chef des émigrés pour la province, montre toutes les arrivées dans le pays par voie de Québec, depuis 1857 à 1860 inclusivement, et en référant à la colonne des émigrés dans la cédule A, on verra que notre augmentation de recettes de cette classe de voyageurs a été vraiment bien rapide, étant dans la proportion de 86 à 36, en comparant cette année avec l'année dernière, ou à peu près 140 par cent de plus, la véritable augmentation dans l'affluence des émigrés dans la province n'étant guère plus de 15 par cent pour la saison qui vient de finir comparée à la saison de 1859. De fait on a pris presque tout le commerce des émigrés cette année; un résultat qui est en grande partie dû à notre marché avec les bateaux-à-vapeur.

Nous avons souvent été accusés par une partie de la presse du pays, d'avoir, pour l'amour du gain du moment qui dérive du transport des émigrés à travers toute la longueur de la ligne, par nos agents essayer de les encourager de passer aux États de l'Ouest, au lieu de les induire à rester dans la province. Cet allégué n'est pas fondé en fait, tout simplement parce que dans ce cas il trouve que notre patriotisme et nos intérêts sont agréablement en unisson. L'émigré, à tout événement, ne contribue pas généralement à nos recettes immédiates de trafic, plus que ne le fait celui qui doit s'établir dans la province, dans le Haut Canada, par exemple, et bien loin d'induire les passagers à aller au-delà de la province, tous les efforts de la compagnie ici et en Angleterre, depuis plusieurs années, ont été faits pour engager l'émigré à rester dans la province, et une partie des travaux du bureau à Londres pendant les cinq dernières années, a été la distribution de près d'un million de brochures, cartes et de circulaires pleines d'information, représentant le Canada comme étant le champ le plus désirable pour l'émigré.

Afin de mettre la route du St. Laurent et notre chemin de fer en contact avec elle en état de lutter avec New York et ses chemins de fer, nous sommes forcés de transporter les émigrés allant à l'ouest d'après les taux de New York, ce qui nous donne un taux par mille beaucoup moindre que celui qu'obtiennent de la même classe de passagers, les lignes américaines, vu que notre ligne est la plus longue. Les mêmes causes n'opèrent pas contre nous dans notre trafic local d'émigrés; de ce trafic on obtient un taux local qui nous rétribue beaucoup, tellement mieux que le taux du parcours entier, qu'il vaut mieux pour nous, même avec la perspective d'un profit immédiat, garder l'émigré dans la province plutôt que de le passer à nos voisins. Parlant, et comme canadien, et dans les intérêts du chemin de fer du Grand Tronc, je suis aussi éveillé que le sont nos voisins américains, quant au profit permanent qui est représenté par les os et les nerfs de ceux qui véritablement s'établissent; et ce sont eux, et non les agents du chemin de fer du Grand Tronc, qui essaient d'attirer l'émigré du Canada lorsqu'il débarque à Québec, car ils ont leurs agents toujours sur l'alerte à nos portes mêmes.

Quant au système d'inscription de parcours entier (*through booking*) de l'Europe, je peux ajouter que les neuf-dixièmes de tous ceux qui viennent de cette manière, sont de la classe à laquelle on a référé ci-haut, comme "des gens qui doivent véritablement s'établir," "ayant pris passage pour de longs cours" pour les places en Canada.

Depuis l'engrangement de la grande récolte de la saison dernière une grande amélioration s'est opérée dans notre trafic de fret. Il y a maintenant d'offert beaucoup plus de marchandise agricole que nous n'en pouvons transporter, le manque de moyens consistant principalement en fonds de matériel roulant, et sous cette dénomination, principalement en l'article de chars à fret fermés.

Avec un équipement complet de chars et engins et avec le nécessaire propre pour manœuvrer et hangarer le grain en masse, à Toronto, Kingston, Montréal et Portland, il n'y aura maintenant presque pas d'autres limites au commerce que nous ferons, que celles imposées par la capacité limitée d'une ligne simple, et par le très petit nombre de bâtiments sur lesquels nous pourrions compter à Portland.

Je n'ai aucun désir de parler avec mépris de l'importance commerciale de cette ville, mais la vérité me force à dire, que comme le terminus d'un grand chemin de fer, à venir jusqu'à présent, elle a singulièrement manqué à remplir les espérances qu'on s'en n'était formées. Le chemin de fer du Grand Tronc a fait à présent, ou fait, pour Portland, tout ce qui peut raisonnablement en être attendu ; mais l'entreprise de ses citoyens n'a jamais, jusqu'à présent, pris une direction tendant à assurer à leur magnifique hâvre un grand commerce transatlantique : un tel commerce est nécessaire au chemin du fer de Grand Tronc, ou il tombera dans une grande faillite commerciale. Boston, et non Portland, nous sert maintenant de terminus atlantique pour le gros de notre trafic commercial, et qu'il en soit ainsi à notre détriment sera manifeste par le fait que nous ne pouvons pas avoir de taux plus élevés pour transporter à la première place qu'à la dernière ; car nous ne pouvons nous rendre à Boston qu'en concurrence avec des routes plus courtes. De fait, les taux qu'on obtient, allant et revenant de Boston, sont moindres que ceux qu'on obtient pour aller et revenir de Portland, par rapport au montant que nous avons à payer à des compagnies étrangères pour le transport de nos frets entre ces places.

Les vaisseaux de la compagnie des vapeurs transatlantiques de Montréal, forment durant l'hiver, une ligne transatlantique hebdomadaire à Portland ; mais, sauf une goëlette chargée de sucre des Indes Occidentales, de temps à autre, rarement aucun autre bâtiment océanique ne trouble les eaux de ce hâvre ; et il faut que j'avoue qu'une lacune dans l'avenir du chemin de fer du Grand Tronc, et que je ne vois pas clairement la manière de remplir, c'est la condition léthargique de Portland.

Il n'est cependant que juste que je remarque ici néanmoins, qu'à présent il y a apparence de meilleurs jours pour Portland. Un grand bloc de hangars et un quai d'une grande étendue, sont en voie de construction (une entreprise canadienne) qui lorsque parachevée au niveau de sa capacité, sera une garantie d'autant de trafic profitable de plus pour le chemin. Comme j'écris ces lignes là, un grand bâtiment à voile, la *Dame des Lacs*, appartenant à, ou nolisée par une maison de Montréal, — est arrivée là pour prendre une charge de 40,000 minots de blé canadien, dont je suis maintenant en train de faire les arrangements de départ.

— D'autres maisons de Montréal, à part de celle dont j'ai parlé ci-haut, se proposent de faire venir à Portland cet hiver des bâtiments engagés dans le commerce transatlantique ; mais comme les affaires sont à présent,

le nombre de bâtiments de cette classe qui puisse y charger ou décharger en même temps, est presque limité à l'étendue de quaiage que nous possédons nous mêmes. A part de celui-ci la ville ne se vante pas d'avoir plus de deux quais, capables d'admettre de gros bâtiments océaniques. Nous pouvons sans peine en faciliter trois, dans l'état actuel de nos possessions. Les quais construits pour le "Great Eastern" pourraient à très-peu de frais être chargés de manière à en loger quatre autres; et je recommanderais fortement qu'on ordonnât que ces changements fussent faits et mis en mains aussi vite que les circonstances le permettraient. Dans leur état actuel, les quais du "Great Eastern" ne sont pas exactement convenables pour des vaisseaux ordinaires.

Je vous ai ci-haut parlé du manque d'équipement nécessaire afin de nous mettre en état de faire toute la besogne qui nous est offerte. Nous sommes tellement à court d'engins et de chars à fret, que, quoique le trafic étranger venant de l'ouest ait été abandonné depuis deux mois presque tout-à-fait, au grand détriment de la section de la ligne du Détroit et Port Huron, les affaires locales du Canada sont loin d'être convenablement servies.

Ce qui suit est un état de notre fonds de matériel roulant, à venir jusqu'à présent :

ÉTAT DU FONDS DE MATÉRIEL ROULANT SUR LE CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC,—PROPRE.

*Jauge 5 pieds 6 pouces.*

Engins de passagers .. .. .	80	
Do. de fret .. .. .	132	
		212
Total des engins .. .. .		212
Chars à passagers, première classe .. .. .	92	
Do. do. seconde classe .. .. .	49	
Do. do. mixtes .. .. .	2	
Chars à baggage et à poste .. .. .	58	
		201
Total, chars pour passagers et services de malles, &c.		201
Chars à fret fermés .. .. .	1625	
Do. ouverts .. .. .	1068	
Chars à animaux .. .. .	51	
Freins d'avant-garde .. .. .	34	
		2778
Total des chars pour usage du fret .. .. .		2778
Chariots à lest .. .. .	133	
Charrues à neige .. .. .	34	
		167

SUR LA SECTION DÉTROT ET PORT HURON.

*Jauge 4 pieds 8½ pouces.*

Engins .. .. .	5
Chars à passagers, première classe .. .. .	4
Do. do. seconde classe .. .. .	2
Chars à bagage et à poste .. .. .	2
Chars à fret fermés .. .. .	40
	53

L'état, en forme de table C ci-jointe, démontre les proportions relatives qui existent entre le gain, les dépenses d'opération et d'équipement sur huit des principaux chemins de fer sur ce continent, et en y regardant on verra, qu'à l'exception d'un seul, nous sommes de tous ces chemins de fer celui qui est le plus mal pourvu d'engins et de chars ; tandis que toutes les personnes, qui se connaissent à l'opération de chemins de fer, seront prêtes à avouer qu'une longue ligne comme la notre, ayant une étendue de 853 miles entre ses deux termes extrêmes (Détréit et Portland) devrait avoir un équipement beaucoup plus grand, mille pour mille, qu'un chemin de la moitié ou du tiers de sa longueur, pour être sur un pied d'égalité et afin de gagner une somme égale par mille à dépenses égales. Les frets de retour ou allant vers l'ouest sont toujours en plus petites quantités sur les lignes américaines que les frets allant vers l'est. Et sur notre chemin la différence du tonnage en montant avec celui en descendant, est en vérité bien grande ; et, comme une conséquence le long traînement au retour des chars vides, non seulement nous empêche de nous en servir aussi souvent que le chemin plus court peut user de ses appareils, mais aussi ajoute immensément aux dépenses de fonctionnement par comparaison avec la recette.

Pour prendre un ou deux exemples de l'état (C) auquel j'ai référé ci-haut : Le fonds de matériel roulant de ce chemin de fer est dans la proportion de—

Un engin pour chaque  $4\frac{1}{2}$  milles de chemin ; et  $2\frac{7}{10}$  chars à fret pour chaque mille de chemin.

Le "Great Western" du Canada a un engin pour chaque  $3^2$  milles de la ligne et presque  $3\frac{1}{10}$  chars à fret pour chaque mille du chemin.

Le Central Michigan a un engin pour chaque  $3\frac{1}{2}$  milles de la longueur en opération, et  $3\frac{3}{4}$  chars pour chaque mille de chemin.

D'après ces chiffres en nous comparant avec le "Great Western," et en ne nous allouant rien pour la grande proportion de matériel roulant par mille, ce à quoi notre grande longueur nous donne droit de prétendre, nous devrions avoir—

D'engins	..	..	..	..	..	..	..	..	..	247
Nous en avons actuellement	..	..	..	..	..	..	..	..	..	216
Manquant	..	..	..	..	..	..	..	..	..	31
Et quant aux chars à fret, nous devrions avoir	..	..	..	..	..	..	..	..	..	3286
Notre présent fonds étant	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2778
Manquant	..	..	..	..	..	..	..	..	..	508
En établissant une semblable comparaison entre nous et la ligne du										
Central Michigan, nous nous trouvons à manquer en engins	..	..	..	..	..	..	..	..	..	61
Chars	..	..	..	..	..	..	..	..	..	846

Pour le présent ça pourrait être suffisant, ou, au moins, ça nous aiderait beaucoup, si le *minimum* du déficit que j'ai montré ci-haut nous était donné ; mais il est très évident que le plus grand nombre de



chats et d'engins auquel nous sommes arrivés par la dernière des deux comparaisons, est absolument en défaut pour nous mettre en état de gagner un revenu, par mille par année aussi grand que celui qui est gagné par le chemin avec lequel on a tiré une comparaison.

J'ai cité particulièrement ces deux lignes " le Great Western du Canada" et le " Central Michigan," afin d'illustrer notre impuissance actuelle à faire autant d'affaires qu'on devrait en faire, ou à faire ce qu'on fait aussi bien qu'il devrait être fait, parceque, dans bien des cas leurs traits distinctifs et la nature de leur trafic font voir un certain parallélisme au nôtre, tandis que leur gagne approche plus près de ce qu'il faudra que soit le nôtre, et leurs dépenses d'opération de ce que devront être les nôtres, que ne le font ceux d'aucuns des autres chemins de fer cités.

A part nos besoins dans les différends articles du fonds de matériel roulant ci-dessus énumérés, on est aussi bien gêné dans les moyens de faire opérer avec avantage le commerce de grain. Il y a qu'un seul hangar à blé et un seul élévatoire sur la ligne (à Sarnia), et jusqu'à ce qu'on en ait un pareil vers l'autre extrémité du chemin, on ne peut pas en faire un grand usage; car le déchargement de nos chats aux grands marchés à grain, tels que Toronto, Montréal et Portland, entraîne contre nous beaucoup plus de dépenses que le chargement aux stations où il arrive pour la première fois au chemin de fer. Le manque presque total de facilités pour manœuvrer le grain en massé, à Montréal, nous a beaucoup gêné ainsi que les marchands depuis quelques mois; et leur manque total à Portland sera très-préjudiciable à nos frais communs d'opération, là, tout l'hiver.

Il devrait y avoir des élévatoires avec hangarage capable de tenir 200,000 minots de grain, à Toronto, Montréal, Kingston et Portland; plus de hangarage pour marchandise en général est aussi exigé à tous ces endroits, mais plus particulièrement aux deux premiers; et à beaucoup de places le long de la ligne, il y a aussi un manque de place d'évitement, pendant à-peu près cinq milles en tout.

L'achèvement des quais de la compagnie " des Bassins et Quaiage" à la Pointe Lévi, et l'extension de nos dépendances là, ainsi qu'on l'avait autrefois projeté, serait aussi grandement avantageux à notre trafic durant cette moitié de l'année alors que notre principale communication avec l'océan est par la route du St. Laurent. C'est néanmoins, à Montréal, que les moyens de faciliter l'échange de trafic entre les vaisseaux et le chemin de fer, sont et continueront d'être nécessaires.

C'est comme voie de transport de fret que le Grand Tronc est destiné à tenir une première place parmi les grands chemins du continent de l'Amérique du Nord. Pour le commerce de passagers, il ne peut pas espérer de pouvoir rivaliser avec ceux qui par leur court accès sont comme les avenues aux grands centres de la population sur le bord de l'Atlantique—Boston, New York, Philadelphie et Baltimore. Dans notre trafic de marchandise il faut donc chercher l'augmentation de nos gains jusqu'à ce qu'on rende l'entreprise rétribuable; et malheureusement, comme je l'ai déjà remarqué dans ce rapport, avec l'augmentation de fret vient inévitablement l'augmentation de dépenses d'opération d'une manière beaucoup plus rapide que ne le fait celle du trafic des passagers. Il est donc aussi essentiel à notre succès, s'il ne l'est pas plus, de

faire baisser les dépenses, que d'enfler les recettes—fins qui ne peuvent pas être atteintes simultanément, ou véritable économie qui ne peut pas être pratiquée efficacement, à moins que le chemin ne soit pourvu de mécaniques amples et requises pour le manœuvrement, le hangarage et le transport de ces marchandises massives—farine, grain et autres semblables—qui toujours formeront nos principaux articles de transport.

Il y a deux principales causes qui opèrent avec préjudice contre notre trafic de fret. L'une (dont j'ai déjà ici parlé) est la difficulté d'obtenir une juste balance entre le fret montant et le fret descendant; l'autre est la nécessité dans laquelle nous nous trouvons de transporter nos frets des deux côtés à des prix moins que raisonnables.

Notre tonnage en entier pour l'année échue le 30 juin dernier, était..... 622971 tonneaux.  
Dont, la portion, revenant ou allant ouest, des quatre principaux "ports d'entrée," Québec, Montréal, Portland et Boston, se montait à..... 105872 tonneaux.

Ces chiffres comparatifs ne semblent pas bien encourageants; mais néanmoins, en comparant les "changements passés," qu'on a transportés durant chacune des trois années échues le 30 juin dernier, on voit que graduellement nous gagnons du chemin dans cette source de notre revenu, comme dans les autres :—

En l'année finissant le 30 juin, 1858, le tonnage de retour des points extrêmes déjà mentionnés, se montait à .. .. .	76860 tonneaux.
En l'année finissant le 30 juin, 1859, à .. .. .	97875 "
Et en celle finissant le 30 juin dernier, à .. .. .	105872 "

Qu'on parvienne graduellement à porter de la marchandise à destination de l'ouest contre nos antagonistes de vieille date et qui sont de maîtres concurrents—les expéditeurs des rivières et des lacs,—cela peut être vu en examinant l'état D, ci-joint, qui démontre notre progrès dans le tonnage en montant de Montréal durant les quatre dernières saisons de navigation, y comprise celle qui est sur le point de finir. On y verra que de 7,445 tonneaux envoyés à l'ouest d'ici en 1857, le commerce a été régulièrement en augmentant à venir jusqu'à cette saison, où il est parvenu au chiffre respectable de 20979 tonneaux.

C'est en vain qu'on aurait pu espérer parvenir à ce résultat sans un sacrifice de taux considérable, marchant comme on le fait pendant 500 milles de suite parallèlement avec et pendant la plus grande partie du chemin, en vue de la plus belle navigation intérieure du monde. Nous transportons d'ici à Toronto, et à tous les endroits entre ici et Toronto, et au delà, à des prix vraiment très bas.

Mais ce n'est pas seulement contre le St. Laurent que nous sommes forcés de nous soumettre à transporter de la marchandise dans l'intérieur, à des prix très bas; quant au trafic de Boston, par exemple, avec cette ville et tous les points du Canada, à l'ouest de Montréal, nous sommes en compétition avec des lignes de communication plus courtes, et sommes forcés d'accepter tels taux acceptés par les lignes les plus courtes. Ensuite, pour donner l'essor à un commerce entre New-York et Portland (par mer)

en marchandise pour Montréal, Québec, et les points intermédiaires, nous sommes forcés de réduire nos taux au plus bas degré possible, qui puisse laisser subsister un chemin de fer.

J'ai déjà, je pense, dit plus haut, qu'à part du trafic fait en hiver par les vapeurs de la compagnie des vapeurs transatlantiques de Montréal, le principal article d'importation directe à Portland, consiste dans le sucre des Indes Occidentales. Ce trafic augmente, et il pourrait arriver que Portland importât un jour, tout, ou presque tout, le sucre consommé en Canada—Cependant, vu l'importance pour nous de favoriser le trafic étranger à Portland, nous nous sommes vus dans l'obligation de transporter le sucre à des taux que je préférerais ne pas voir dans les journaux.

Tout le commerce de Portland, durant les deux derniers hivers, établit une comparaison très avantageuse entre le tonnage y entrant et le tonnage en sortant—ce dernier y comprenant, cependant, celui qui vient de Boston, lequel se trouve vis-à-vis du premier dans la proportion presque de un à deux—quoique les vapeurs transatlantiques y soient rarement entrés avec une cargaison complète. Avec un nombre d'importateurs y résidants, avec un plus grand nombre de vaisseaux, et un commerce plus étendu avec l'étranger, Portland serait au chemin de fer du Grand Tronc, ce qu'est New York au chemin de fer central de New York.

La comparaison du montant du fret pour le haut dans l'année dernière, venant des quatre principaux points de l'est, dont j'ai parlé ci-dessus, donne le résultat suivant :—

De Boston et Portland .. .. .	72,212	tonneaux.
“ Québec .. .. .	4,309	“
“ Montréal .. .. .	29,351	“
	<hr/>	
Total	105,872	“

Nos taux de fret pour la descente sont aussi affectés d'une manière dommageable par la compétition avec le trafic par eau. Durant les dernières huit ou neuf semaines nous avons transporté des quantités immenses de produits du pays, à des taux qui, comme taux de localité, sont plus favorables au producteur ou à l'acheteur, que ceux levés par aucun autre chemin de fer de renom en Amérique. Les lignes de chemin de fer “ de New York Central ” et “ New York et Erié, ” ont, sans doute, à lutter avec les vaisseaux du canal Erié, pendant autant de mois dans l'année que nous sommes incommodés par le St. Laurent; mais avec cette différence, que leur adversaire est en réalité une navigation par canaux de 300 milles en longueur, où l'on fixe des taux élevés, et convenables à de petits vaisseaux seulement, tandis que le nôtre se compose de 300 milles d'une des plus grandes rivières du monde, n'ayant dans toute cette longueur à peine dix par cent “ d'améliorations ” par canaux,—et encore de canaux pour vaisseaux,—et 200 milles de lacs, navigation aussi libre que celle de l'océan.

Nos tarifs d'automne, sur la grande masse de notre fret de l'ouest du Canada, ont à peine produit une moyenne d'un cent et demi (environ les trois quarts d'un denier sterling) par tonneau par mille. Nous aurions dû avoir deux cents, somme qui, quoique n'étant que justement rémuné-

ratrice, aurait fait une différence de peut-être dix mille piastres dans nos recettes hebdomadaires. Mais que pouvions nous faire? La flotte de vapeurs sur le lac et la rivière est presque aussi considérable que jamais, et comme le chemin de fer a obtenu presque tout le trafic de passagers, les propriétaires dirigent maintenant plus que jamais leur attention aux moyens de lutter avec nous dans le transport des gros frets de descente, ce que les ports innombrables intermédiaires qui se trouvent à proximité de nos stations leur permettent de faire, sans imposer au cultivateur ou au marchand de campagne plus qu'un charroiyage additionnel purement nominal.

Avec les deux modes de transport, côte à côte, qui lui sont ainsi ouverts, l'acheteur de produits ne tarde pas à se prévaloir de son droit de choisir à notre désavantage manifeste; et, durant la saison de navigation, on peut dire que c'est lui, et non pas nous, qui fixe les taux.

J'ai déjà mentionné que quant au fret de parcours entier ou au fret étranger, nous ne faisons à présent que très-peu d'affaires: juste assez pour conserver nos rapports vivaces avec nos pratiques de l'extrême ouest. Le montant de ce genre de trafic qui nous est maintenant ouvert, est très considérable et à des taux qui, comparant le coût nécessairement plus considérable, de son transport, avec celui des affaires locales, sont en plein aussi rémunérateurs que ceux que nous rapporte la plus grande proportion de notre fret local. Lors de l'ouverture de notre ligne au Détroit l'hiver dernier, nous avons formé le nœud d'un grand commerce avec Cincinnati, dans ses grandes productions propres, de lard, saindoux et de viandes de conserve (*boxed meats*) dans les boîtes. De ces dernières seules nous avons transporté quelques 3,000 tonneaux qui toutes portaient l'empreinte du voyage de "parcours entier" *viâ* Portland et les vaisseaux de la compagnie de vapeurs transatlantiques de Montréal à Liverpool. Je pense que notre trafic de Cincinnati pourrait être augmenté à un degré suffisant pour pouvoir fréter trois fois autant de vaisseaux qu'il en vient maintenant à Portland durant l'hiver. Mais ils doivent nécessairement être des vaisseaux à vapeur. Le trafic des viandes exige de l'expédition.

Afin de mettre Portland sur le même pied que les ports rivaux pour les affaires sus-mentionnées, et qui font le sujet de la lutte entre les cinq lignes du Tronc atlantiques, nous sommes en conséquence forcés de transporter à des taux très-bas. C'est-à-dire aux mêmes taux que les autres quatre lignes—toutes liées avec New York—chargent pour transport à ce grand entrepôt commercial.

Les distances entre quelques uns des principaux centres du trafic de l'ouest et New York, et *viâ* le chemin de fer du Grand Tronc, et Portland, sont comme suit:—

De Cincinnati à New York	..	..	879 miles
“ “ Portland	..	..	1,120 “
“ Chicago à New York	..	..	960 “
“ “ Portland	..	..	1,137 “
“ St. Louis à New York	..	..	1,341 “
“ “ Portland	..	..	1,418 “
“ Détroit à New York	..	..	776 “
“ “ Portland	..	..	853 “

Dans ces comparaisons j'ai pris dans tous les cas, pour la distance à New York la plus longue route parcourue en son entier par chemin de fer; tandis que les chiffres vis-à-vis de Portland représentent le plus petit nombre de milles qu'il faut parcourir pour y atteindre en voyageant sur notre ligne et ses points de contact.

Nous offrons au négociant dans aucune de ces villes un connaissance d'un bout à l'autre jusqu'à Liverpool, précisément aux mêmes taux qu'il aurait à payer, s'il expédiait ses marchandises par la route de New York; et nous disons au propriétaire de vaisseaux qui prend son point de départ de Portland—votre part du coût du frêt du parcours entier sera précisément la même que celle que recevrait le vaisseau de New York, quoique votre voyage par mer soit plus court. Le montant qui reste alors pour compenser le chemin de fer pour sa part dans le transport des marchandises, est exactement le même que celle que recevraient les lignes plus courtes qui aboutissent à New York, si les marchandises étaient expédiées de ce port au lieu de l'être de Portland.

Sur la classe susdite de marchandises de Cincinnati, nous recevons 21 par cent, par mille, et de Chicago, 16 par cent, par mille, de moins, que ne prélèvent les chemins de New York. Nos moyens de transport à meilleur marché consistent dans la proportion plus considérable de ligne continue que nous possédons, et dans les facilités pour venir dans le transport des frêts des chars au vaisseau à Portland, avec très-peu de manèment et sans aucun frais de charroyage.

L'avantage que nous offrons ainsi aux marchands pour les engager à expédier leurs marchandises de Portland est tout ce que nous nous sentons à portée de leur offrir, à moins que, de suite et ouvertement, nous ne nous engagions dans un système ruineux de compétition avec les autres lignes du Tronc—les chemins de fer "Central New York," de "Pennsylvanie," de "New York et d'Erie," et de "Baltimore et d'Ohio." Dans le but de faire disparaître cette sorte de compétition, des délégués généraux de toutes les lignes occidentales et atlantiques s'assemblèrent à New York en juillet dernier, et certains principes généraux sur lesquels on était convenu pour notre régie générale, furent, subséquentement, à une convention de représentants des cinq lignes de tronc atlantiques, tenue, à Saratoga, le 23 juillet, couchés en un traité de paix, qui nous a toujours depuis dirigés dans nos relations les uns à l'égard des autres.

Les frêts transatlantiques, arrivant à Portland directs de la mer, sont considérés de la même manière que ceux des navires frétés pour un pays étranger.

En faisant de mon mieux dans le présent rapport pour constater les choses telles qu'elles se présentent à mon esprit, et pour vous faire envisager sous le même point de vue que moi, certains besoins organiques dont ce gigantesque chemin de fer a senti et sent encore la nécessité aujourd'hui, aussi bien que certains obstacles inséparables contre lesquels il aura toujours à lutter, il est loin de ma pensée de vouloir jeter du louche sur son avenir. Au contraire, j'ai une confiance implicite qu'il pourra finalement donner des profits raisonnables sur le capital versé. Le coût par mille pour les actionnaires et pour les détenteurs de bons est beaucoup moindre

que le coût moyen des principales lignes américaines à l'est des grands lacs. Et quoique je n'oserais pas promettre que, d'ici à quelques années à venir, on puisse le tenir en opération à moins de 60 par cent. prélevés sur ses revenus bruts, je pense que ses recettes peuvent être portées à un montant qui représentera un surplus suffisant à payer l'intérêt de la dette hypothécaire, et un peu plus tard, un dividende sur le capital des actions. On ne doit pas prendre comme règle de la proportion dans laquelle se trouveront les déboursés par rapport aux recettes à l'avenir, le coût de sa mise en opération durant l'année expirant le 30 juin dernier. Pour la première moitié de cette année, nous n'avions pas de pont Victoria, et nous nous sommes vus dans l'obligation inévitable de faire beaucoup de choses, provenant du manque de prévoyance dans la construction originaire, qui tendirent forcément à diminuer ses revenus. La dernière partie de l'année nous vit, pour la première fois, dans la condition d'un chemin indépendant, relié directement à d'autres lignes qui tendent à le supporter, dans les états de l'ouest; mais nous nous sommes aussi vus avec au-delà de 100 milles de chemin nouveau sur les bras, avec lequel nous devons opérer cette connexion, avec un fonds de matériel roulant insuffisant et déjà épuisé, et avec des arrangements de traverse fort incomplets, et conséquemment très dispendieux, à Sarnia. Et l'expérience du passé démontre que, malgré toute la prévoyance qu'on puisse déployer dans la construction d'un chemin de fer, il ne peut être conçu et créé dans un état d'organisation assez parfait pour pouvoir, dès son début, être mis en opération et avec la perspective d'être administré d'après un système de parfaite économie.

Il y a une portion de la propriété de la compagnie à laquelle je n'ai pas encore fait allusion, parcequ'elle n'a pas été comprise dans l'opération générale de la ligne, durant presque tous les derniers douze mois—la portion à l'est de Québec—depuis la jonction de la Chaudière à la Rivière du Loup: 118 milles.

Quant à cette dernière partie du Grand Tronc, je me bornerai à faire observer que depuis décembre de l'année dernière, elle a été "affermée" à certaines personnes, mais à une perte certaine pécuniaire pour la compagnie de 1,500 piastres par mois, sous forme de subside aux preneurs; puisque l'on nous offre maintenant de louer le chemin sans qu'on s'attende à aucun subside quelconque; ce qui fait voir ainsi une amélioration dans les perspectives d'avenir de cette section de la ligne, au montant de 18,000 piastres par année. Je recommanderais que le principe de louer ou bailler *sans subside* soit adopté pour faire opérer l'embranchement de la ligne de la Rivière du Loup, pendant un ou deux ans à venir.

Je suis Monsieur,

Votre obéissant Serviteur,

W. SHANLY.

A. CHEMIN A RAIL DU GRAND TRONC.

Traffic proportionnel des recettes par mille par semaine pour les années finissant le 30 juin 1858, 1859 et 1860, et depuis le 30 juin au 10 novembre, 1860.

ANNÉES FINISSANT	Recettes de passage local par mille par semaine.		Recettes de passage étranger par mille par semaine.		Recettes d'immatriculation par mille par semaine.		Recettes totales de passage par mille par semaine.		Recettes des malles, express, etc. par mille par semaine.		Recettes de fret total et de fret par mille par semaine.		Recettes de bois de corde par mille par semaine.		Recettes de fret étranger et de fret par mille par semaine.		Recettes totales par mille par semaine.					
	\$	C.	\$	C.	\$	C.	\$	C.	\$	C.	\$	C.	\$	C.	\$	C.	\$	C.				
30 juin, 1858	15 25	15	3 51	56	0 70	22	19 46	95	2 15	73	16 74	26	2 08	62	1 85	49	1 34	04	23 02	42	43 65	11
30 juin, 1859	16 81	06	3 74	49	0 38	26	20 96	81	2 18	12	18 99	78	3 01	65	1 41	51	2 76	93	26 19	87	49 29	80
30 juin, 1860	16 98	32	5 07	49	0 35	92	22 41	74	2 78	57	23 64	50	3 25	36	1 55	05	5 83	70	34 28	63	59 48	95
30 juin au 10 nov., 1860..	20 86	81	8 37	07	0 86	65	30 10	53	3 12	31	26 23	96	2 97	19	1 24	79	6 41	22	36 87	48	70 10	33

RECETTES DE PASSAGER.	Par mille par semaine.		Par mille par semaine.		Par mille par semaine.		Par mille par semaine.	
	\$	C.	\$	C.	\$	C.	\$	C.
Pour l'année finissant 30 juin 1860, comparée avec l'année finissant 30 juin 1859, augmentée \$1 44.95c. comparée avec l'année finissant 30 juin 1858, augm. \$2 94.79c.	0	65.45	0	65.45	0	65.45	0	65.45
MALLES, EXPRESS, etc.	8	08.76	8	08.76	8	08.76	8	08.76
FRET	10	19.15	10	19.15	10	19.15	10	19.15
RECETTES TOTALES	9	13.72	9	13.72	9	13.72	9	13.72
RECETTES DE PASSAGER, 30 juin 1860, au 10 novembre 1860,	0	39.19	0	39.19	0	39.19	0	39.19
MALLES, EXPRESS, etc.	20	67.61	20	67.61	20	67.61	20	67.61
FRET	20	80.53	20	80.53	20	80.53	20	80.53
RECETTES TOTALES	40	148.14	40	148.14	40	148.14	40	148.14

B. ÉTAT COMPARATIF DES ÉMIGRANTS ARRIVÉS AU PORT DE QUÉBEC DEPUIS 1857 JUSQU'À 1860 INCLUSIVEMENT.

PAYS.	1857.			1858.			1859.			1860.		
	Chambre.	Pont.	Total.	Chambre.	Pont.	Total.	Chambre.	Pont.	Total.	Chambre.	Pont.	Total.
Angleterre	1647	1324	1647	1436	5005	6441	1469	5250	4749	1322	6009	6481
Irlande	1	2015	2016	106	1017	1123	4	413	417	1	378	377
Ecosse	188	3030	3218	38	1386	1424	158	636	794	128	851	979
Continent d'Europe	4	11364	11368	..	3578	3578	65	2668	2723	40	2256	2326
Provinces d'en bas	..	24	24	116	98	214	..	..	..	..	..	..
Total	1840	30257	32097	1696	11114	12810	1696	6957	8683	1551	8612	10163

C. ÉTAT COMPARATIF montrant la PROPORTION entre le CAPITAL des GAINS et le ROULANT relativement à quelq'un des principaux chemins de fer dans les Etats-Unis et le Canada.

Item	970 milles.	Nombre proportionnel de milles travaillés pour l'année finissant le 30 juin	932 1/2 milles	Ligne principale 919; branches 21.
<b>CHEMIN A RAIL DU GRAND TRONC</b> —Longueur totale				
Gains bruts pour l'année finissant le 30 juin, 1860	\$2903325	Gains proportionnels par mille	\$3090	
Dépenses pour travaux	2413773	Dépenses proportionnelles pour travaux	2,58	83 pour cent de gains.
Y compris total d'engins	217	Milles proportionnels de chemin pr. l'engin	4 1/2	
“ de chars pour passager	205	Y inclus bagage et chars du B. P.		
“ de chars pour fret	2818	Chars à fret proportionnels pour un mille de chemin	2 7/10	
	345 milles.			
<b>GR. CH. F. OCCIDENTAL DU CANADA</b> —Longueur totale				
Gains bruts pour l'année finissant le 1er janvier, 1860	\$2036433	Gains proportionnels par mille par année	\$5903	Ligne principale 239; branches 116.
Dépenses pour travaux	1123735	Dépenses “ “	3257	
Nombre total d'engins	88	Milles “ de chemin pour 1 engin	3 1/10	55 pour cent de gains.
“ de chars pour passager	180			
“ “ “ pour fret	1109	Chars à fret “ pour 1 mille de chemin	3 1/10	
	330 milles.			
<b>CH. DE FER CENTRAL DU MICHIGAN</b> —Longueur totale				
Gains bruts pour l'année finissant				
Dépenses pour travaux	\$1852473	Gains proportionnels par mille par année	\$5613	
Nombre total d'engins	1077483	Dépenses “ “	3265	
“ de chars pour passager	94	Milles “ de chemin pour 1 engin	3 5/10	58 pour cent de gains.
“ “ “ pour fret	139			
	1233	Chars à fret “ pour 1 mille de chemin	3 1/10	
	525 milles.			
<b>MICHIGAN SUD</b> —Longueur totale				
Gains bruts pour l'année finissant le 31 décembre 1859	\$134121	Gains proportionnels par mille par année	\$3494	
Dépenses pour travaux	112597	Dépenses “ “	2144	
Nombre total d'engins	84	Milles “ de chemin pour 1 engin	6 1/2	61 1/2 pour cent de gains.
“ de chars pour passager	113			
“ “ “ pour fret	927	Chars à fret “ pour 1 mille de chemin	1 7/10	





## D. CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.

ÉTAT du FRET transporté de la Pointe St. Charles aux stations de l'Ouest, durant l'ouverture de la navigation, tel que par dates ci-dessous.

Date.	Poids par tonneaux.	Montant.	Poids total par tonneaux.	Montant total.
		\$ cts.		\$ cts.
<b>1857.</b>				
Mai .....	930 28	5547 44		
Juin .....	904 83	4734 72		
Juillet .....	596 32	3292 53		
Août .....	671 31	3533 35		
Septembre .....	963 52	5512 38		
Octobre .....	1484 95	8837 52		
Novembre .....	1894 73	11306 82		
			7445 94	42754 76
<b>1858.</b>				
Mai .....	998 11	5212 00		
Juin .....	802 99	4237 53		
Juillet .....	755 30	3413 34		
Août .....	752 39	3733 99		
Septembre .....	1080 96	6547 67		
Octobre .....	1923 55	10527 52		
Novembre .....	2184 37	12144 92		
			8497 67	45846 97
<b>1859.</b>				
Mai .....	2066 12	9410 16		
Juin .....	1926 20	8281 46		
Juillet .....	1436 75	6021 85		
Août .....	1392 66	6280 40		
Septembre .....	248 76	13322 35		
Octobre .....	3292 22	15293 94		
Novembre .....	3443 80	15994 62		
			16056 51	74604 78
<b>1860.</b>				
Mai .....	2325 97	10529 18		
Juin .....	3697 01	14165 95		
Juillet .....	2314 54	8530 20		
Août .....	1765 48	10018 98		
Septembre .....	3318 90	18599 83		
Octobre .....	4203 20	20071 68		
Novembre 1er au 17 .....	1900 78	9510 13		
Estimé du 18 au 30 Novem- bre .....	1453 54	9090 57		
			20979 42	100516 52

THOS. E. BLACKWELL, ECUYER,  
Vice-Président et Administrateur Gérant,  
C. F. G. T., Montréal.

CHER MONSIEUR,

Inclus je vous prie de recevoir un rapport de nos travaux durant l'année passée, avec des états d'opération et de réparations de locomotives et de chars. Les réparations ont été quelque peu lourdes, et cela est dû à l'état rigoureux et variable de la dernière saison d'hiver, qui a causé un domnage sérieux à notre fonds de matériel. Il est aujourd'hui, toutefois, dans une condition de première classe.

Nos affaires de fret se sont beaucoup accrues depuis la mi-Septembre, et comme il ne fait pas doute qu'il continuera fermement d'aller croissant, nous aurons besoin d'au moins 30 engins de plus et d'un pouvoir suffisant pour faire franchir aux wagons chargés les pentes un peu raides d'une portion du chemin. Avec le secours de ceux-ci, nous n'aurions plus besoin d'avoir recours à la pratique d'attacher deux engins de front aux trains de fret—une pratique reprehensive, comme cause non seulement d'augmentation d'usure et de détérioration au fonds de matériel roulant, et conséquemment de frais de réparations correspondants, mais aussi d'un dommage considérable à la permanence du chemin. La non arrivée des engins d'Angleterre et de Portland nous a beaucoup désappointé : quant à ceux attendus d'Angleterre, le délai est d'autant plus sérieux, en raison du temps qu'il faudra pour les mettre ensemble après leur arrivée ; et, à moins qu'ils ne soient promptement livrés, le peu de temps nous empêchera de nous servir de la plupart d'eux cet hiver.

Nous avons mis hors de service depuis l'année dernière cinq chars à lits, 4 à malle et à bagage, deux à freins d'avant-garde, 104 chars fermés, et nous en avons 4 de première classe à peu près à moitié finis.

Je suis heureux de pouvoir attirer votre attention à la régularité avec laquelle les trains ont fait le service durant l'année passée, aussi bien qu'à l'absence d'accident, faveur dont cette compagnie continue de jouir, étant la meilleure des preuves de l'excellente condition de notre fonds de matériel roulant et du chemin.

La manière tout-à-fait satisfaisante avec laquelle Son Altesse Royale le Prince de Galles fut mené tout le long de la ligne sans le moindre délai ni embarras, doit, j'en suis sûr, avoir été agréable aux directeurs, et ils peuvent compter sur la continuité de mes efforts et de celle de mes assistants à produire toujours les mêmes résultats.

J'ai l'honneur d'être,  
Monsieur,  
Votre très-obéissant serviteur,

W. S. MACKENZIE.

Pointe St. Charles,  
Montréal, 21 Novembre, 1860.

**ÉTAT** montrant les dépenses pour travaux et réparations du département de locomotive par taux par mille parcouru durant douze mois finissant le 30 juin, 1860, tel que comparé avec les douze mois finissant le 30 juin, 1859, et aussi pour trois mois finissant le 30 septembre, 1860.

	Milles parcourus par les engins.		Bois consommé par pied cube et coût en centins par mille.						Huile et suif consommé en lbs. par 100 milles.						Petits effets.						Proportion de service.						Géages des ingénieurs et chauffeurs.						Coût total de travaux et réparations par mille.																																																																																																																																
	1860.		1859.		1860.		1859.		1860.		1859.		1860.		1859.		1860.		1859.		1860.		1859.		1860.		1859.		1860.																																																																																																																																				
	C. Pd.	Coût.	C. Pd.	Coût.	G. M.	lbs.	Coût.	G. M.	lbs.	Coût.	C. M.	Coût.	C. M.	Coût.	C. M.	Coût.	C. M.	Coût.	C. M.	Coût.	C. M.	Coût.	C. M.	Coût.	C. M.	Coût.	C. M.	Coût.	C. M.																																																																																																																																				
	C. M.	C. Pd.	C. M.	C. Pd.	C. M.	C. M.	C. M.	C. M.	C. M.	C. M.	C. M.	C. M.	C. M.	C. M.	C. M.	C. M.	C. M.	C. M.	C. M.	C. M.	C. M.	C. M.	C. M.	C. M.	C. M.	C. M.	C. M.	C. M.	C. M.																																																																																																																																				
<b>1859-9.</b>																																																																																																																																																																	
1859.	248325	251938	2.38	07.14	2.13	06.19	4.08	00.55	3.95	00.67	00.11	00.12	03.16	03.77	03.43	20.17	19.63	246819	258691	2.40	07.20	2.08	06.03	3.94	00.61	4.02	00.69	00.13	00.14	03.09	03.77	03.48	21.49	20.17	247188	252300	2.52	07.65	2.32	06.72	3.95	00.65	3.87	00.68	00.13	00.14	01.81	01.83	03.31	20.59	18.52	244904	303898	3.21	08.64	3.00	08.71	3.84	00.69	3.97	00.67	00.13	00.12	02.24	01.74	03.65	03.24	22.35	19.02	206892	315193	3.46	10.38	3.72	10.50	3.95	00.68	4.30	00.70	00.13	00.13	02.48	01.90	03.77	03.36	24.74	22.02	1859-60.	1860.	3530516	2722651	2.86	03.42	2.84	08.25	3.92	00.65	4.11	00.67	00.13	00.14	02.71	02.47	03.84	03.68	24.12	23.04	300909	300909	2.13	06.19	2.31	06.46	3.95	00.67	3.68	00.65	00.12	00.14	02.16	02.22	03.45	03.65	19.63	21.40	297666	258921	2.08	06.03	2.21	06.19	4.02	00.69	4.02	01.63	00.14	00.16	03.09	03.19	03.48	03.59	20.17	21.71	306391	282200	2.82	06.72	2.61	07.31	3.87	00.68	3.46	00.60	00.14	00.15	01.83	02.26	03.31	03.39	18.52	21.98

Pour trois mois finissant 30 Septembre, 1860.

ÉTAT comparatif montrant le total de milles parcourus, le coût total et le coût par mille des départements de locomotive et de char, pour les six mois finissant le 30 juin, 1859, et les six mois correspondants finissant le 30 juin, 1860; et les économies faites durant la dernière période.

DÉPARTEMENT DE LOCOMOTIVE.

MILLE PAR ENGIN.

Total de milles parcourus par les engins pendant six mois, finissant le 30 juin, 1859.....	1,172,159
Coût total des engins pendant la même période.....	\$297,709,14
Egal par mille au taux de.....	25c. 398m.
<hr/>	
Total de milles parcourus par les engins pendant six mois, finissant le 30 juin, 1860.....	1,720,553
Coût total des engins pendant la même période.....	\$424,794,19
Egal par mille au taux de.....	24c. 689m.
<hr/>	
Différence en faveur de 1860.....	00c. 709m.
Egal à une économie par mille sur la demi-année de.....	\$12,198,72

MILLE PAR TRAIN.

Total de milles parcourus par les trains pendant six mois, finissant le 30 juin, 1859.....	988,428
Total du coût tel que ci-dessus.....	\$297,709,14
Egal par mille au taux de.....	30c. 120m.
<hr/>	
Total de milles parcourus par les trains pendant six mois, finissant le 30 juin, 1860.....	1,468,740
Total du coût tel que ci-dessus.....	424,794,19
Egal par mille au taux de.....	28c. 922m.
<hr/>	
Différence en faveur de 1860.....	01c. 198m.
Egal à une économie par mille sur la demi-année de.....	\$17,595,50

DÉPARTEMENT DE CHAR.

Total de milles de train parcourus par les chars pendant six mois, finissant le 30 juin, 1859.....	9,229,845
Coût total pour réparations et huilage pendant la même période	\$146,532,95
Egal par mille au taux de.....	01c. 588m.
<hr/>	
Total de milles de train parcourus par les chars pendant six mois, finissant le 30 juin, 1860.....	15,184,394
Coût total pour réparations et huilage pendant la même période	\$165,031,82
Egal par mille de train au taux de.....	01c. 087m.
<hr/>	
Différence en faveur de 1860.....	00c. 501m.
Egal à une économie par mille sur la demi-année de.....	\$76,078,81

SOMMAIRE montrant le capital total des chars sur la ligne et l'état dans lequel ils étaient le 10 novembre, 1860.

Description.	Réparations à faire.	Réparations en voie d'être faites.	Capital total mis de côté pour réparations.	Balance de capital employé sur la ligne.	Capital total de chaque.
Première classe.....	7	4	11	78	89
Seconde classe .....	11	1	12	37	49
Composite.....				2	2
Bagage.....	1	1	2	20	22
Bagage et Bureau de Poste...	4	3	7	29	36
Char fermés.....	86	23	109	1,524	1,633
Plateforme.....	50	18	68	1,011	1,079
Bestiaux.....		1	1	50	51
Freins d'arrêt.....	1	5	6	28	34
Charrues pour neige.....	6	2	8	26	34
Wagons pour lest.....	29		29	104	133
	195	58	253	2,909	3,162

ADDITIONS au capital d'engin de locomotive durant les 12 mois finissant le 30 juin, 1860.

	Passagers.	Fret.	Total.
Semaine finissant le 25 juin, 1859. En capital.....	78	125	203
“ 26 nov. “ “.....	78	127	205
“ 31 déc. “ “.....	78	128	206
“ 7 jan. 1860. “ “.....	78	129	207
“ 11 fév. “ “.....	78	130	208
“ 18 “ “ “.....	78	131	209
“ 3 mars “ “.....	78	132	210
“ 21 juillet “ “.....	79	133	212
Transfert fait à cette date d'un fret au capital de passager, donnant le retour pour la semaine finissant le 28 juillet, 1860.....	80	132	212

N. B.—Capital sur l'extension du Détroit (gauge étroite) non inclus ci-dessus.

CONDITION du capital de char sur la ligne, 10 novembre, 1860.

RÉPARATIONS À FAIRE.				RÉPARATIONS EN VOIE D'ÊTRE FAITES.				SORTIS LORSQUE RÉPARÉS.			
Passager.		Fret.		Passager.		Fret.		Passager.		Fret.	
Classe.	N <sup>o</sup>	Classe.	N <sup>o</sup>	Classe.	N <sup>o</sup>	Classe.	N <sup>o</sup>	Classe.	N <sup>o</sup>	Classe.	N <sup>o</sup>
Première...	7	Char fermé..	86	Première...	4	Char fermé..	23	Première...	1	Char fermé..	52
Seconde...	11	Plateforme...	50	Seconde...	1	Plateforme...	18	Seconde...	2	Plateforme...	35
Composite...		Bestiaux.....		Composite...		Bestiaux.....	1	Composite...	1	Bestiaux.....	1
Bagage...	1	Freins d'arrêt	1	Bagage...	1	Freins d'arrêt	5	Bagage...	2	Freins d'arrêt	1
Bagage et		Lest.....	29	Bagage et		Lest.....		Bagage et		Lest.....	
Bureau de		Charrues		Bureau de		Charrues		Bureau de		Charrues pour	
Poste.....	4	pour neige.	6	Poste.....	3	pour neige.	2	Poste.....		neige.....	
Total..	23	Total..	172	Total..	9	Total..	49	Total..	5	Total..	89

CAPITAL de CHAR sur la ligne à différentes époques.

Date.	PASSAGER.					FRET.						
	Première classe.	Seconde Classe.	Composite.	Bagage.	Bagage et Bureau de poste.	Char fermé.	Plateforme.	Bestiaux.	Freins d'arrêt.	Charrues pour neige.	Wagons pour lest.	Total.
1859.												
Juillet .....	81	49	2	22	30	1105	1068	51	32	34	133	2607
1860.												
Janvier .....	84	49	2	22	30	1307	1062	51	32	34	133	2906
Juin .....	84	49	2	22	30	1500	1059	51	34	34	133	2998
Novembre .....	89	49	2	22	36	1633	1079	51	34	34	133	3162

Coût des gages et matériel pour réparer les chars pour les 6 mois finissant

30 juin, 1857.	31 déc., 1857.	30 juin, 1858.	31 déc., 1858.	30 juin, 1859.	31 déc., 1859.	30 juin, 1860.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
134064 80	125133 22	147375 36	121571 31	134909 72	148876 12	146717 05

ÉTAT COMPARATIF par mille pour les années :—

	Septembre 1859.	Septembre 1860.
Passager .....	97163	97801
Fret .....	75953	90165
Mixtes .....	7083	39071
Train pour voie libre .....	6534	14538
Do. de passagers seulement .....	2571	5475
Do. pour changement de rail .....	25192	28267
Bois .....	8326	9199
Département des ingénieurs .....	59478	20875
Total .....	282300	305391

Montréal, 18 Août, 1860.

Cher Monsieur,

Je prends la liberté d'accuser la réception de votre lettre du 17 du courant, m'intimant le désir du Secrétaire à Londres, que, pour l'information du Bureau, là, je donnasse quelque explication des très pauvres rapports de la section de notre ligne depuis Détroit à Port Huron.

Le produit brut de cette section pour les six mois finissant le 30 de juin, s'élève à \$40,621 42, égal, mettant la longueur de la section à 60 milles, à environ \$28 par mille.

Un état détaillé montrant le montant reçu dans chaque mois de toutes les sources du trafic est attaché à la présente.

Les résultats manifestés sont certainement fort loin d'être satisfaisants, en envisageant l'entreprise comme à part et indépendante du chemin de fer du Grand Tronc.

Les raisons de la maigreur des recettes du trafic local ne sont pas difficiles à expliquer : parceque—

*Premièrement.* La ligne, traversant dans la plus grande longueur un district boisé, est située, et nécessairement ainsi, par la force des lois géographiques, en arrière des villes et villages qui forment les centres de population.

*Secondement.* Le front des établissements, et les villes et villages, sont bâtis sur la rivière et le lac St. Clair, une noble navigation, et dont on peut jouir pendant pleinement huit mois de l'année.

*Troisièmement.* Pendant ces huit mois des vapeurs font le service entre le Détroit et Port Huron, touchant à tous les villages et villes intermédiaires et à plusieurs quais de commodité, en outre, où des passagers débarquent et embarquent, pour ainsi dire, directement à leurs portes. Il n'est donc pas surprenant que la partie voyageante de la population n'ait pas du coup abandonné les vapeurs pour le chemin de fer, alors que pour gagner à celui-ci il est nécessaire de voyager, en quelques cas, jusqu'à dix milles, par des routes médiocres ; pendant qu'un vapeur, comme je viens de le dire, arrive à la porte du voyageur.

*Quatrièmement.* Le fret est pareillement transporté directement de et aux magasins et maisons en gros des villes à des prix plus bas que ceux auxquels le chemin de fer peut prétendre de le faire, et, en plusieurs cas, à des taux plus bas entre ces villes frontières et Détroit, leur Métropole, que ne coûterait le simple charroi de la maison aux stations du chemin de fer.



*Cinquièmement.* Les manufactures du district sont strictement limitées aux scieries à vapeur, pour la manufacture des "Bois" de pin, et il est un très-grand nombre de ceux-ci qui bordent le lac et la rivière. Le marché pour leurs voliges (*deals*) planches, etc., se trouve dans les villes de la côte occidentale du Lac Michigan, et sur la rive méridionale de l'Erié. Aux premières on transporte le bois de construction à des prix extrêmement bas, dans des goëlettes, qui, ayant apporté des cargaisons de grain et de farine de Milwaukie, Chicago, et autres ports de l'ouest, s'en retournent vides ou "sur lest." Aux ports de l'Erié une petite classe de goëlette, bâtie expressément pour le commerce, en emporte les produits de la forêt, rapporte du sel, fer ou autre marchandise de Cleveland, Buffalo ou Tolédo.

Pour ce commerce un chemin de fer, dans la situation du notre, ne saurait lutter. Le manufacturier continuera de hangarer son bois scié pendant l'hiver sur les quais pour y attendre l'ouverture de la navigation et l'expédier au marché, plutôt que d'encourir les frais additionnels d'un charroi de quelques milles par dessus la surcharge du prix de chemin comparé avec celui du fret de goëlette.

*Sixièmement.* Là où le chemin de fer approche de plus près les sections les plus peuplées du pays, il se trouve qu'une forte proportion de la population est d'origine française, conservant la langue française, aussi bien que les habitudes et coutumes. Comme leurs frères, dans le Bas Canada, ces gens sont fort peu adonnés au voyage, et, bien que leurs occupations soient purement agricoles, ils ne produisent que fort peu des choses de l'agriculture au delà de leur besoin de consommation pour envoyer au marché, et, comme il est de rigueur, ils n'importent pas non plus beaucoup de marchandises d'aucune espèce à leur usage. Bref, comme contributeurs au revenu du chemin de fer, les franco-américains du Michigan Oriental, ainsi que leurs alliés, les franco-canadiens du Canada-Est, ne comptent pas pour beaucoup.

L'état des faits ci-dessus tels qu'ils sont, j'en ai la confiance, expliqueront suffisamment les résultats très-peu satisfaisants de trafic de la voie de la section de Détroit et Port Huron.

Les taux que nous avons fixés pour le trafic local sont aussi élevés qu'ils le peuvent être.—Le fret environ trois cents par mille. Dans l'été, le dernier est nécessairement réduit pour nous mettre en état de lutter quelque peu avec les vapeurs, et nous donnons des "billets de retour" bons pour la journée—de Détroit à toutes les stations, et de toutes les stations à Détroit, à un tiers moins que le taux régulier.

Le développement du trafic local doit être graduel. La contrée, dans la proximité immédiate, a à être établie. Les vapeurs maintenant du service sont usés. Je regarde comme peu probable qu'on place beaucoup de capital nouveau dans la propriété de cette dernière description; mais les vaisseaux actuels feront le service tant qu'ils pourront se tenir et qu'on pourra se procurer du bois de chauffage tout le long de la ligne de navigation, à depuis soixante-et-quinze cents jusqu'à une piastre par corde.

Le trafic du parcours entier passant sur cette ligne lui a jusqu'à présent été crédité au *pro rata* du reste du Grand Tronc, dont les comptes de trafic l'avaient jusqu'à présent regardé comme en faisant partie, ce qu'ils devraient continuer à faire, je pense. Le fret, pour le temps écoulé, n'équivaudra pas en moyenne à un quart de cent par tonneau par mille : le taux de passage du parcours entier est d'environ deux cents par mille.

Dans le futur pointage pour l'automne et l'hiver prochains, nous pouvons indubitablement prélever un bien meilleur taux sur le fret de parcours entier que celui que nous avons pu obtenir jusqu'à présent. La quantité d'objets transportés montrera aussi, j'en ai la confiance, une forte augmentation sur le passé, mais je ne pense pas qu'aucuns taux arbitraires que nous pourrions, au préjudice de la caisse générale, imposer sur le trafic passant sur la section de Détroit, pussent avoir l'effet d'enfler la recette réelle jusqu'au point de lui faire faire face à l'existence de ses engagements annuellement.

Ces engagements consistent en intérêt à huit pour cent sur £225,000 sterling de Bons-capital, et six pour cent par année sur un égal montant de capital en actions. Le montant en intérêt, donc, auquel il faut pourvoir chaque année, est de £31,500 sterling ou \$152,460 (piastres). Egal à environ cinquante-trois piastres par mille par semaine.

Le chemin est à tous égards admirablement bien construit, et les pentes et alignements hautement favorables à l'économie des opérations. Je pense qu'il peut opérer presque jusqu'à la limite de sa capacité de transport pour quarante piastres par mille par semaine.

Ajoutant ces quarante piastres pour dépenses d'opération au montant requis pour payer l'intérêt, la section de Détroit et Port Huron aura besoin de gagner quatre-vingt-treize piastres par mille par semaine pour pouvoir faire face à ses engagements ; ou si elle ne peut pas les gagner elle-même, la différence entre ce montant et ce qu'elle peut réaliser devra lui être attribuée à même des fonds généraux du chemin de fer du Grand Tronc.

Il est dit ci-dessus que pour la demi-année finissant le 30 de juin, les gains dûs à la section de Détroit se sont seulement élevés à la moyenne de \$28 par mille par semaine ; et j'ai l'assurance que, quel que soit le succès qui attende le Grand Tronc, somme toute, ces vingt-huit piastres ne sauraient être portées jusqu'à quatre-vingt-treize, d'ici à bien des années à venir, sur cette portion particulière de la ligne.

La construction de l'extension de Détroit était une nécessité à laquelle la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc devait inévitablement se soumettre. Aboutir aux grands artères du commerce de l'ouest à Détroit, était essentiel à l'existence de la ligne du Grand Tronc. Tel étant le cas, on peut conséquemment en conclure que le Grand Tronc devrait être tenu responsable de toute diminution de recette (*short-comings*) du côté de l'autre ; mais cela ne serait après tout que " voler Pierre pour payer Paul." Les gains en moyenne de toute la ligne par mille, entre Détroit et Portland,

seront toujours beaucoup plus forts que la moyenne de ceux entre Détroit et Port Huron, et il me paraît à moi que la dernière section serait loyalement traitée, si elle était créditée, par chaque mille de sa longueur, de la moyenne des gains hebdomadaires de toute la ligne.

Le temps ne peut pas être très-éloigné maintenant où une recette en gros atteindra le chiffre de \$80 par mille par semaine et pourra s'y maintenir; laquelle, créditée à la section de Détroit, représenterait une somme suffisante pour payer les dépenses d'opération, et *six pour cent* sur le capital en bons et *trois pour cent* sur le capital en actions.

Ceci équivaut à la suggestion qu'on devrait se désister de l'intérêt garanti jusqu'à présent ou qu'on a offert de garantir sur les fonds placés dans l'extension, au moins jusqu'à ce que les gains réels justifient le retour à l'intérêt de huit et six pour cent sur les deux catégories de capital, respectivement. Il ne sera pas, à tout événement, prudent de promettre que d'ici à fort longtemps plus de \$80 par mille puissent être attribuées à aucune section de la ligne sans une flagrante injustice à la ligne entière.

Le mode indiqué ci-dessus, pour donner aux caisses du chemin de fer de "la jonction du Grand Tronc du Canada avec Chicago et Détroit" une couleur de solvabilité, n'est présenté que par forme de suggestion. Ses propres gains actuels sont trop petits pour permettre l'application d'aucun remède efficace au moyen d'une augmentation de taux sur le fret et les prix de passage du parcours entier. Nous ne pouvons changer les taux de localité, et je ne vois aucun autre moyen que de répartir au *pro rata* (PRO RATE) la masse des gains sur la distance entière, sans égard au nombre des passagers ou de tonneaux de fret qui peuvent avoir passé sur aucune division particulière de la ligne. Pour le passé et jusqu'à ce que l'époque à venir où \$80 par mille par semaine pourront être réalisées, je ne vois pas comment l'extension de Détroit peut être traitée plus favorablement dans les comptes du trafic que dans l'application du principe énoncé ci-dessus, et en la créditant de la proportion de son péage par mille dans la recette entière du "Grand Tronc."

Je regrette de ne pouvoir parler avec plus d'espérance des perspectives du trafic de la ligne de Détroit et Port Huron dans sa position d'isolement, mais j'ai la confiance que les raisons déjà données seront trouvées suffisantes pour m'autoriser à ne pas promettre aucune augmentation extraordinaire ou prompte dans ses revenus. Comme pour tout le reste du Grand Tronc, ses ressources se développeront avec le pays, et *cela* ne saurait être arrêté.

Je suis, etc., etc.,

(Signé,) W. SHANLY.

JOSEPH ELLIOTT, Ecr.

## APPENDICE XV.

Montréal, 18 Décembre, 1890.

AU PRÉSIDENT ET AU BUREAU DES DIRECTEURS DE LA COMPAGNIE DU  
CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC, DU CANADA, LONDRES.

MESSEURS,

Les soussignés, auditeurs en Canada des livres du chemin de fer avec lequel vous avez des relations si étendues, ont déjà signé un certificat à l'effet de constater qu'ils sont tenus d'une manière correcte ; que la feuille de balance (*Balance Sheet*) correspond avec le grand livre, et que des pièces justificatives ont été produites, pour les montants portés, comme paiements en argent comptant.

Des discussions ont été soulevées, de temps en temps, entre les soussignés et le vice-président de la compagnie, au sujet de l'étendue des devoirs qui leur sont confiés comme Auditeurs ; ils avaient à cœur de remplir ces devoirs fidèlement sans vouloir s'arroger les fonctions d'un comité d'investigation, ni d'empiéter sur les pouvoirs du bureau des directeurs ; mais la ligne de démarcation était difficile à tirer pour rencontrer ce qui semblait être les vues du bureau. Les soussignés ont, jusqu'à présent, borné leurs rapports à la simple vérification des livres et des pièces probantes, telle que plus haut mentionnée.

Mais, quoique leurs certificats n'aient renfermé que ces matières, leurs investigations ont été portées beaucoup plus loin, et, dans l'opinion des soussignés, un apurement parfait, pour être de quelque valeur à la compagnie, devrait s'étendre à toutes ses transactions, quoiqu'il puisse arriver qu'un rapport spécial sur icelles ne soit pas toujours nécessaire, excepté dans les cas où il se trouve quelque chose qui nécessite évidemment une attention particulière.

La position malheureuse actuelle de la compagnie paraît maintenant exiger des soussignés un rapport plus étendu sur ses affaires, et, s'il peut en résulter quelque avantage pour elle, les soussignés ne regretteront point le travail qu'ils lui auront consacré.

*Premièrement.*—La feuille de balance (*Balance Sheet*), telle qu'imprimée, ne représente pas, d'une manière intelligible, l'état des affaires de la compagnie, en autant que beaucoup de comptes restent ouverts, qui devraient être clos, et portés contre les comptes ouverts, tels que : construction, capital, revenu, ou profits et pertes ; parmi ces derniers on peut mettre les suivants, savoir :

Compte d'intérêts et escompte sur billets.....	\$9,383,167 68
Vapeurs et barges pour traverses.....	274,320 49
Compte des dépenses du bureau de Londres.....	116,086 71
Assurances sur les bâtisses.....	23,895 58
Marchandises achetées à Londres.....	23,522 35

et d'autres de moins d'importance, tel qu'il appert par une feuille de balance, nouvellement classifiée, que les soussignés ont dressée, et qui accompagne le présent rapport.

*Souscription aux Bassins du St. Laurent (St. Lawrence Docks).*

*Secondement.*—Une entrée apparait dans les livres, sous ce titre, au montant de \$123,000, que nous comprenons être une somme payée à la compagnie formée par messieurs Chapman, de Londres et de Liverpool, pour construire des quais sur leurs propriétés, à la Pointe Lévi, ayant une communication, par chemin de fer, avec celui de cette compagnie; mais nous n'avons pu nous assurer si la somme payée l'est en pur présent, ou si elle est représentée par des actions dans la compagnie des bassins (*Dock Company*). Dans tous les cas, il ne paraîtrait y avoir aucune nécessité pour cela, vu que la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc a déjà fait l'acquisition, à la Pointe Lévi, de terrains distincts, qui lui assurent une communication facile avec les vaisseaux. Sur ces terrains ils ont bâti des quais et établi une—station terme aboutissant à la rivière, et fait d'autres améliorations très-dispendieuses. En l'absence, cependant, de renseignements plus certains à l'égard de cet item de la dépense, il a été porté au compte de Capital ou Construction, dans la feuille de balance (*Balance Sheet*), annexée aux présentes.

*Comptes du Revenu.*

*Troisièmement.*—On montre une balance de \$1,472,113, 08 à l'avoir de ce compte, lequel, à moins d'être soumis à un examen, paraîtrait donner un profit, sur l'opération de la ligne, pendant les dernières années. Ce n'est cependant pas le cas, en autant que plusieurs items considérables ont encore à être portés contre, tels que :

Le loyer ou bail du chemin de Portland.....	\$2,248,766 22
id. du chemin de Chicago, Détroit et Canada	86,836 44
Transport des approvisionnements ( <i>Stores</i> ) de la compagnie, porté autrefois à son crédit.	
Le compte du revenu devrait maintenant être soumis à une déduction de .....	109,347 78
Montant payé aux contracteurs pour faire fonctionner la ligne de la Rivière du Loup, à part les engins et les chars gratuits qui leur ont été procurés.....	8,169 35
Rente foncière de Québec et Richmond.....	1,864 39
L'Hon. Ths. Hamilton, sur les vapeurs des lacs.....	3,815 00
Assurance sur les bâtisses.....	23,895 58
Balance au 30 Juin, sur le louage de chars.....	77 85
	<hr/>
	2,482,772 61
Balance à l'avoir du compte du revenu, telle que portée dans le grand livre.....	1,473,281 41
	<hr/>
Montrant une perte, sur l'opération de la ligne, de	1,009,491

Il est inutile, et il serait trop long ici, d'entrer dans le détail des items différents, auxquels les soussignés désirent attirer votre attention.

On pourra les voir en référant à la feuille de balance (*Balance Sheet*), annexée aux présentes, laquelle ne manquera pas de donner des détails clairs et remplis de suggestions.

Indépendamment, néanmoins, du simple arrangement ou de la classification des comptes, il y a d'autres matières qui, dans l'opinion des soussignés, exigent la considération du bureau ; mais, en y attirant son attention, on ne doit pas en conclure que les soussignés dirigent aucune accusation ou insinuation contre aucun officier de la compagnie : ils veulent seulement faire adopter certaines mesures pour détruire les abus dont on se plaint, ou au moins pour y remédier.

Le système qu'on suit dans l'examen et la passation des comptes à solder paraît, sous quelques rapports, être défectueux. Des sommes considérables sont payées, apparemment, sur la simple signature du commis du vice-président. Ces montants renferment différentes espèces de comptes, et contiennent des sommes d'argent considérables ; et les soussignés sont d'opinion qu'un petit comité de finances, composé de deux ou trois personnes, devrait examiner et approuver tous les comptes qu'on présente pour être soldés. Ceci tendrait à augmenter la confiance des actionnaires, et serait, d'ailleurs, avantageux.

*Temps extra des commis.* Des frais de cette nature ont fréquemment attiré l'attention des Auditeurs, et ils ne peuvent s'empêcher d'énoncer l'opinion qu'il est très-dangereux et périlleux d'admettre un tel principe dans l'établissement de la compagnie. Les heures de bureau sont courtes, et si les affaires de la compagnie exigent la présence d'aucun officier ou commis, après les heures ordinaires, on devrait s'y soumettre avec plaisir, comme faisant partie des devoirs ordinaires, sans s'attendre à aucune rémunération. Les salaires qu'ils reçoivent sont considérables, et si on permettait à un officier de demander rémunération pour l'ouvrage surrogatoire, on pourrait le soupçonner de négligence dans l'exécution de son devoir, durant les heures ordinaires de bureau, afin de se faire payer, en supplément, les heures de ce travail fait en sus.

Aucun usage, de cette espèce, n'existe dans ce pays. Les officiers des banques, et autres corps publics, sont souvent obligés de travailler tard, mais ne reçoivent jamais aucun salaire supplémentaire pour ces services.

*Gages.* En jetant la vue sur les listes de salaires, il est évident qu'elles contribuent, plus que toute chose, à épuiser le revenu de la compagnie, et plus particulièrement ceux des départements des engins et des ingénieurs. Le premier de ces départements, celui des engins, a pris, durant les six mois ..... \$451,586 42 et celui des ingénieurs, et pour l'entretien du chemin, durant le même espace de temps..... 314,059 76

Faisant ensemble..... \$765,646 18

Les soussignés n'ont aucune connaissance pratique sur de tels sujets, et ne donnent, à cet égard, aucune opinion, sinon que les montants leur paraissent bien élevés, et le bureau devrait apporter une attention sérieuse à tout ce qui pourrait, sans danger, tendre à modifier ces dépenses.

Dans le département des engins, on alloue beaucoup de temps supplémentaire, mais il semble que dans un établissement de cette sorte la chose est inévitable.

#### *Approvisionnement et Comptes pour Approvisionnements.*

Ce département des affaires de la compagnie a, depuis longtemps, attiré l'attention des Auditeurs, et, fréquemment, il a été le sujet de conversation entre eux et le vice-président. Il y a environ un an, à sa demande, les soussignés en ont fait un examen minutieux, et le résultat a été loin de donner satisfaction.

Ils ont découvert que, dès le début des affaires, il avait existé de graves irrégularités.

Le mode d'acheter les approvisionnements était sujet à objections, et il y avait absence de ce système de surveillance et de contrôle qui existe dans tous les établissements de ce genre et de cette importance.

Il paraît que, durant l'année écoulée, des approvisionnements, au montant de..... \$849,905 06 ont été achetés, dont..... 267,683 79 ont été obtenus d'un établissement de cette ville, sans compétition, et apparemment d'après les simples ordres du gardien des réserves (*Store-keeper*), qui n'a pas toujours l'expérience en telles matières. Quel qu'en ait été le résultat, on ne peut nier que ce système ne soit sujet à objections, et susceptible d'abus, et les Auditeurs doutent que l'item, porté sur la feuille de balance (*Balance Sheet*), de \$494,834 15, comme à l'avoir de la compagnie, pût être réalisé. Ils sont d'opinion que des personnes compétentes devraient prendre compte du fonds (*Stock*), avant qu'on ne le laisse paraître dans une autre feuille de balance (*Balance Sheet*), et qu'à l'avenir, autant que possible, l'approvisionnement des principaux articles nécessaires à la compagnie soit donné impartialement, une fois par an, par contrats publics, et qu'un courtier respectable et responsable, au fait de telles affaires, soit employé pour acheter le reste, de temps en temps, dans tel établissement qui lui offre le plus d'avantages, tant qu'à la qualité qu'au bas prix.

**Combustible.** Cet article, étant disséminé sur la ligne entière du chemin, les auditeurs ne peuvent faire plus que de recommander qu'un estimé du fond combustible en mains, et sa valeur, soit fait tous les ans, avant que les livres ne soient fermés pour tirer les balances.

Le montant qu'il représente dans la feuille de balance (*Balance Sheet*), \$280,855 18, excède probablement la valeur du combustible réellement en mains, et ne représente que la balance du compte, tel que porté au grand livre.

*Huiles pour les Chars et Engins.* La grande consommation de cet article de nécessité absolue, démontre qu'il serait important de se le procurer d'une qualité supérieure et à aussi bas prix que possible ; mais, malheureusement, aucun de ces résultats n'a été obtenu par la compagnie.

Nous voyons, par les livres, que durant l'année 1859, la somme de \$7,000 fut payée, comme *bonus*, à certaines personnes de Toronto, pour faire un établissement pour la manufacture de l'article de "l'Huile de Sperme, brevetée, de Mason," et cette compagnie convint d'acheter, exclusivement, de cette manufacture d'huile, pendant cinq ans, tout ce qui serait consommé sur le chemin, à un prix variant depuis 25 à 40 cents par gallon, pour les frais de fabrication.

Il existe dans le contrat d'autres conditions qui sont encore plus désavantageuses, et nous ne pouvons nous rendre compte des motifs qui ont pu induire la compagnie du Grand Tronc à en agir de la sorte. On doit supposer que son objet était de se procurer un bon article à un prix plus bas, en proportion du *bonus* payé, que celui pour lequel on aurait été forcé de le donner ailleurs. Mais, loin d'avoir obtenu ce résultat, de fortes et constantes plaintes viennent des conducteurs d'engins et d'officiers, sur toute la ligne, au sujet de l'infériorité de l'article qu'on leur donne, sous le nom d'huile. Et le prix qu'elle coûte est au moins de dix par cent plus élevé que celui résultant des offres de fournir à la compagnie le meilleur article, jugé tel par des personnes compétentes et respectables, dont les établissements étaient déjà en opération.

Vu que la sûreté de la ligne et l'absence de dangers dépendent beaucoup de la qualité de l'huile dont on se sert, nous devons espérer que des mesures seront prises immédiatement pour mettre cette affaire sur un pied plus satisfaisant.

*Laminiers de Toronto.* Cet établissement paraît avoir commencé ses opérations dans les premiers jours de Juin dernier, depuis laquelle date il a été laminé à neuf, pour la compagnie, 2754 tonneaux de rails, à un coût de \$29 50 par tonneau, pour tous les rails à l'ouest de Kingston, et une piastre par tonneau, de moins, pour ceux à l'est de cet endroit.

Les auditeurs ne peuvent se rendre compte de cette différence dans le prix, attendu que les deux sont livrés, sans frais, à l'établissement, tel que pourvu par le contrat ; il ne devrait pas en coûter plus pour en laminé l'un que l'autre, et la différence, telle qu'établie à présent, opère comme une prime en faveur d'un établissement dans une localité, contre celui qui pourrait être fondé ailleurs.

Vu qu'il est évidemment de l'intérêt de la compagnie d'encourager la compétition, autant que possible, il faut aussi remarquer que dans le contrat, entre la compagnie de Laminiers et la compagnie du Grand Tronc, il est pourvu : " que des rails neufs, de la façon et qualité exigées, égaux en poids aux vieux rails, pourront être livrés au lieu de vieux rails."



La valeur du vieux rail est de.....	\$18 00
et le prix du contrat, pour laminier à nouveau, donne une moyenne de.....	29 00
<hr/>	
Donnant ainsi comme coût d'un tonneau de rails laminés à nouveau .....	\$47 00
<hr/>	

par tonneau, à la compagnie du chemin de fer. Au lieu que si les contracteurs préfèrent importer et livrer des rails neufs, tel qu'admis clairement par le contrat, ils peuvent le faire probablement, à un coût d'environ \$38 à \$42 par tonneau, suivant l'état du marché, laissant ainsi un profit considérable aux contracteurs qui les laminent, sur l'article importé. De sorte que, presque en aucun temps, particulièrement quand les prix sont bas, les contracteurs pourraient réaliser de grands profits par la simple importation des rails et la fermeture de leurs établissements.

*Les Terres et la Station de Sarnia.* Il apparaît, dans les livres de la compagnie, sous ce titre, un compte, montrant à son débit \$72,181 48, dont \$43,487 paraissent avoir été payées à messieurs Gzowski et Cie, en à-compte de l'achat de terrains, et les auditeurs ont lieu de croire qu'une hypothèque, pour une autre somme de \$80,000, existe encore. Les auditeurs n'ont pu savoir si l'achat de ces terres a été fait pour et au compte de la compagnie, ou pour un individu. Dans le premier cas, toute la transaction, y compris l'hypothèque, devrait apparaître dans les livres et être considérée comme partie du débit de la compagnie; et, dans le dernier cas le montant, déjà payé, devrait être porté contre cet individu, et formerait partie de l'avoir de la compagnie.

Les auditeurs, néanmoins, sont persuadés que tandis que, pour faire opérer le chemin comme il faut, il est nécessaire de réviser et d'améliorer ces choses ainsi que d'autres, les changements recommandés ne contribueront que peu à assurer un soulagement permanent aux actionnaires de la compagnie, dans sa présente condition de difficultés.

Le mal est trop enraciné pour pouvoir y atteindre efficacement par aucun changement dans le système d'administration, et, quoiqu'on puisse dire, que ce n'est pas du ressort des soussignés de discuter ici de telles matières, ils se sentent dans l'obligation, tant comme actionnaires que comme auditeurs, de publier leurs opinions, fondées sur une longue observation, que la présente condition d'embarras de la compagnie est due principalement à ses rapports étroits avec les différentes administrations successives de la Province, et à la nécessité qui en résultait de se concilier du support politique. On peut attribuer, à cette cause, la perte immense de capital employé à l'achat du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique, à 37½ de prime, tandis qu'on pouvait l'acheter à 50 par cent d'escompte, en louant le bout de Portland de ce chemin, à un intérêt annuel de six par cent sur tout son capital, quand on vendait ses actions à un escompte très-considérable, et qu'on eût pu en obtenir le contrôle, par l'achat des actions, soit à ce taux ou à un taux plus bas, ou en l'affermant à un

taux d'intérêt proportionné. Ces items seuls causent à la compagnie la perte d'une somme d'au moins six millions de piastres : soit .. \$6,000,000

Et de plus une somme requise, pour mettre le chemin en bon état d'opération..... 1,600,000

On peut attribuer, à la même influence, l'obligation imposée à la compagnie de construire la ligne de la Rivière du Loup, à un coût de..... 3,000,000

qui est loin de payer ses dépenses d'opération; aussi le chemin des Trois-Rivières et d'Arthabaska..... 162,000

Et les subsides aux lignes d'Ottawa, de Prescott et à d'autres lignes d'embranchement, disons à un coût de..... 737,000

Et l'extension de Kingston..... 214,000

Les soussignés se sentent justifiés en affirmant qu'en conséquence de ces nécessités politiques et autres de la même nature, il a été englouti une somme égale à l'aide entier accordé par la Province à l'entreprise, et ce qui rend la chose pire, c'est que ces extensions ne peuvent se supporter d'elles-mêmes, et que si on ne les ferme pas au trafic, elles demeureront une cause de fardeau continu à la compagnie.

La Province n'a pas, non plus, retiré aucun avantage matériel de cette dépense, parce que ces embranchements et extensions n'étaient pas nécessaires dans le temps, ne le sont pas depuis, ne rétribuent point, et n'auraient pas dans d'autres circonstances été construits avant encore plusieurs années à venir.

Les auditeurs sont, de plus, d'opinion que, si cette gigantesque entreprise eût été dès l'origine commencée et conduite comme une affaire mercantile, en dehors des influences politiques, la ligne aurait été limitée au district entre Montréal et Toronto, aurait rapporté de bons profits, et aurait pu, plus tard, s'étendre à l'Est et à l'Ouest, selon les exigences du commerce du pays, et en autant que l'auraient permis les finances de la compagnie

Si tel eût été le cas, les affaires du chemin présenteraient aujourd'hui un aspect tout à fait différent, et même actuellement, les soussignés sont d'opinion que le véritable intérêt de la compagnie consiste à sortir de sa gêne actuelle, par ses propres ressources, et à rompre immédiatement et pour toujours, toute liaison avec le gouvernement, ou avec la politique, et à l'avenir, à gérer les affaires purement comme une entreprise de commerce sur des principes mercantiles, ayant toutes ses connexions et ses arrangements de manière à contribuer le plus possible à l'avancement de ses propres intérêts.

Ce chemin occupe une position particulière, en autant qu'on peut l'envisager sous deux rapports différents.

D'abord comme une ligne canadienne locale, et ensuite dans son entière compétence à lutter avec les lignes des Etats-Unis, pour le trafic de parcours entier, passant entre les Etats de l'Ohio, du Michigan et de l'Illinois dans l'Ouest, et Portland, Boston et le bord de la mer dans l'Est. Sa liaison avec Portland l'oblige de cultiver un trafic de tout le parcours avec l'ouest, et il paraît y parvenir avec succès, et à des taux rémunérateurs.

Du défaut de juste appréciation de sa position sous ce rapport, l'administrateur (*manager*) a été assujéti à beaucoup de blâme inutile, pour avoir encouragé ce trafic, mais les soussignés sont d'opinion, que quoique son premier objet doit toujours être de développer le trafic canadien local, on ne doit pas négliger l'autre, ni le perdre de vue.

La compagnie a été soumise à beaucoup d'inconvénients, de dépenses et de pertes, par ce qu'elle manquait de connexion par chemin de fer et d'un terminus avec la ville de Montréal, l'endroit d'où elle tire sans comparaison le plus de son trafic et le plus profitable, et les soussignés sont d'opinion, que si l'argent dépensé pour compléter une connexion avec Kingston (dont le commerce est comparativement insignifiant) et Sarnia, qui n'a que très-peu de trafic, ou les Bassins de Québec, ce qui paraît être une dépense qui n'était nullement nécessaire, avait été consacré à la nécessité urgente de relier la ville la plus importante dans l'Amérique Britannique avec le chemin de fer, ç'aurait eu pour effet de contribuer, sous tous les rapports, aux intérêts et à la prospérité de la compagnie.

Les Auditeurs croient avec justice devoir exprimer leur conviction, cependant d'après la connaissance qu'ils ont de l'augmentation constante et de la durée continuelle du trafic de la Province, qu'avec une administration et un approvisionnement soigneux, une connexion avec la ville et le port de Montréal, une stricte surveillance et de l'économie dans chaque département, l'entreprise ne manquerait pas de payer sous peu l'intérêt de ses obligations, et avant longtemps, de rapporter quelque chose même aux actionnaires.

En conclusion les Auditeurs se font un devoir de dire qu'ils ont toujours eu libre accès à tous les livres et papiers nécessaires à leurs investigations, et les vice-présidents et les autres officiers se sont en tout temps montrés les plus empressés à expliquer et à communiquer toute information requise, et même à favoriser l'enquête.

Les Auditeurs ne feraient peut-être pas mal de suggérer qu'il serait à désirer que la province changeât sa réclamation contre la compagnie en un transport de ses embranchements et de ses extensions, qu'il a fallu nécessairement faire pour obtenir l'aide de la province.

Ceci serait un arrangement strictement juste, et pourrait avantager les deux parties, et ne manquera pas certainement d'être à l'avantage de la compagnie du Grand Tronc.

Nous avons l'honneur d'être,

Messieurs, Vos, etc.,

(Signé)

WILLIAM WORKMAN,  
HUGH ALLAN,

Auditeurs C. G. T.

Dr. COMPTES EN GÉNÉRAL DE LA COMPAGNIE  
A VOIRS ET DÉBITS.

	\$	cts.	\$	cts.
Comptes à percevoir pour le trafic .....			450163	06
Montant d'approvisionnements encore en main .....			494834	45
Montant de combustible do .....			280855	18
Montant payé au fonds d'amortissement commun, emprunt de la cité de Portland .....			236250	00
Avancé sur Chicago et Détroit, pour être repayé .....			9052	72
Montant dû par la cité de Portland, étant une avance faite pour le quai des vapeurs océaniques .....			26694	39
Montant dû par la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent .....			23029	92
Dû par le maître de poste général .....			6738	92
Do. le chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron .....			5237	45
Do. do. Grand Occidental .....			3071	41
Do. la compagnie de fonderie d'Ontario .....			105	80
Do. Port Hope et Lindsay .....			240	71
Divers petits comptes .....			10074	45
Abbott et Freer .....			9008	38
			<b>1555356</b>	<b>84</b>
Débitures de la cité de Toronto .....	\$400000	00		
Parts de l'Atlantique et du St. Laurent .....	191466	66		
Débitures de do do .....	33833	33		
Coupons d'actions non émis .....	9441	33		
			<b>634721</b>	<b>32</b>
Avancé à Trois-Rivières et à Arthabaska .....			162312	53
Montant en mains des agents de la province pour aider les lignes subsidiaries .....			736995	83
			<b>899308</b>	<b>36</b>
			<b>3089386</b>	<b>52</b>
Argent en main .....			154163	04
			<b>3243549</b>	<b>56</b>
Balance pour débit du compte de revenu comparé avec perte sur toutes les affaires du chemin .....			1009491	20
			<b>4253040</b>	<b>76</b>

DU CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.

Cr.

PASSIFS ET CRÉDITS.

	\$	cts.	\$	cts.
Balance prise du compte capital.....			3431838	49
Dû à diverses parties, tel que porté au bilan.....	37943	48		
Dû sur approvisionnements, combustible, département des ingénieurs et comptes divers, tel que porté au bilan .....	523303	51		
Gages dus.....	173118	84		
Jonction du Grand Tronc de Chicago, Détroit et Canada.....	86836	44		
			821202	27
			4253040	76
Ce montant au crédit du compte de revenu porte date dans le grand livre .....	1473281	41		
Mais le revenu devrait être chargé des items suivants :				
1. Bail de la ligne de Portland.....	\$2248766	24		
2. Bail du chemin de Chicago .....	86836	24		
3. Charriage des approvisionnements de la compagnie ci-devant créditée, à être déduits maintenant.....	109347	78		
4. Perte sur parcours de la ligne de la Rivière-du-Loup.....	8169	35		
5. Rente pour terrain à Québec et Richmond....	1864	39		
6. J. Hamilton pour steamers du Lac.....	3815	00		
7. Assurance sur bâtisses.....	23895	58		
8. Balance jusqu'à date pour louage de chars...	77	85		
			2482771	61
Mém.—Vu que ces montants sont plus considérables que les comptes de revenu de \$1009491 20, cette balance doit être rapportée de l'autre côté.....			1009491	20
			4253040	76

30 Juin, 1860.

## COMPTE

## Dr.—DEPENSE.

## CHEMIN DE FER

	\$	cts.
Division de l'Est....363 milles.....	15840432	96
Division Centrale....335 id. ....	17177382	80
Division de l'Ouest...190 id. ....	8716802	23
888	41779617	99
Ligne de Portland....149 id. ....	1615915	12
Fond roulant.....	43395533	11
	4475247	35
Barques, Barges et Bateaux-traversiers.....	47870780	46
Payé pour bassins de Québec.....	274320	49
Comptes divers tel que par bilan marqué C.....	123000	00
Comptes de dépense du bureau de Londres.....	125238	24
Perte sur débentures vendues.....	116086	71
Compte du Secrétaire de Londres, Nos. 1 et 2.....	292	00
Compte du Canada pour tirer à vue.....	940	05
Comptes divers pour intérêt non fermés—	24000	00
	\$8798977	33
	332462	82
	251727	53
Montant au débit de la Compagnie de Jonction du Grand Tronc de Chicago, Détroit et Canada.....	9383167	68
	41402	86
Pont Victoria jusqu'à date.....	57959228	49
	6494667	34
Balance pour le compte général ou des travaux.....	64453895	83
	3431838	49
	67885734	32

CAPITAL.

DU GRAND TRONC,

ARGENT REÇU.—C<sup>r</sup>.

	\$	cts.
Par Capital prélevé sur parts et débetures tel que porte le bilan.....	58469643	61
Emprunté de—		
Billets Payables .....	2112581	53
Echange .....	362991	26
Banquiers de Londres.....	6853681	48
Déboursés pour Jonction du Grand Tronc de Chicago, Détroit et Canada.....	86836	44
		67885734 32

30 Juin, 1860.

## APPENDICE XVI. A.

SOMMAIRE du Trafic de marchandise entre la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc et la Compagnie d'Androsscoggin et Kennebec, Boston et New-York, depuis Juillet 1859, jusqu'au 30 Juin, 1860.

ENTRE.	POIDS.	PROPORTION.	PROPORTION.	TOTAL.
<i>Androsscoggin et Kennebec.</i>	Tonneaux.	Proportion du Grand Tronc.	Proportion de And. et Ken.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Expédié à And. et Ken.....	30570 83	21334 45	64177 47	85511 92
Reçu de id. ....	22311 82	15510 85	56516 51	72027 36
Total .....	52882 65	36845 30	120693 98	157539 28
<i>Boston.</i>			Proportion de Boston.	
Expédié à Boston.....	31315 25	186936 44	41865 39	228801 83
Reçu de id. ....	7945 24	50179 19	10563 10	60742 29
Total .....	39260 49	237115 63	52428 49	289544 12
<i>New-York.</i>			Proportion de New-York.	
Expédié à New-York.....	58 67	317 53	211 65	529 18
Reçu de id. ....	1471 07	7329 91	4886 33	12216 24
Total .....	1529 74	7647 44	5097 98	12745 42

## APPENDICE XVI. B.

ETAT du poids et montant du trafic de tout le parcours entre la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc et Boston, pour les six mois finissant le 30 Juin et le 31 Décembre, 1860.

	Total de Tonneaux.	Montant Total.	Proportion du Grand Tronc.	Proportion de bateau à vapeur de Boston
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Expédié à Boston.....	17597 99	131663 15	105266 16	26396 99
Reçu de id. ....	3241 71	29322 26	24459 80	4862 49
Total jusqu'au 30 Juin....	20839 70	160985 44	129725 96	31259 48
Expédié à Boston .....	16441 29	126055 46	101393 57	24661 89
Reçu de id. ....	3224 38	26322 51	21485 89	4836 62
Total jusqu'au 31 Déc. . .	19665 67	152377 97	122879 46	29498 51
<i>Entre Androsscoggin et Kennebec.</i>			Total Tonneaux.	Proportion du Grand Tronc.
Des Stations de C. F. d'And. & Ken. à Boston jusqu'au 30 Juin,			1083 66	758 52
Des Stations de C. F. d'And. & Ken. à Boston jusqu'au 31 Déc.			2085 91	1460 12



APPENDICE XVI. C.

CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.

MONTANT du fret de tout le parcours *viâ* Portland, allant et venant de Boston, depuis janvier jusqu'au 30 juin, 1860.

STATIONS.	Allant à Boston.		Venant de Boston.	
	Tonneaux.	Montant.	Tonneaux.	Montant.
		\$ cts.		\$ cts.
Coaticooke . . . . .	112.45	440 65		
Compton . . . . .	76.13	320 61		
Waterville . . . . .	85.57	367 11		
Lennoxville . . . . .	10.05	41 20		
Sherbrooke . . . . .			13.15	66 60
Windsor . . . . .	10.00	48 00		
Richmond . . . . .	161.96	872 51		
Acton . . . . .	9.51	67 17	51.35	366 37
St. Hyacinthe . . . . .	759.16	3,733 75	31.61	172 98
Beloil . . . . .	1.00	8 40		
Danville . . . . .	241.44	1,177 08		
Warwick . . . . .	3.30	18 15		
Arthabaska . . . . .	19.58	106 62		
Stanford . . . . .			9.90	37 64
Somerset . . . . .	81.31	459 28		
Béancour . . . . .	9.00	77 40		
Pointe Lévi . . . . .	87.54	433 34	468.32	2,918 10
	1,668.02	8,171.27	574.33	3,561 69
Montréal . . . . .	301.33	1,478 37	1,442.53	7,337 55
Vaudreuil . . . . .	2.17	10 66		
Côteau Landing . . . . .	31.82	247 63		
Lancaster . . . . .	139.53	1,154 50	1.99	14 68
Summerstown . . . . .	5.43	58 10	30	1 06
Cornwall . . . . .	11.22	94 14	59.79	333 45
Dickinsons Landing . . . . .	17.14	181 23	2.69	14 89
Williamsburg . . . . .	8.66	88 38	33	1 14
Matilda . . . . .	5.28	54 10	27	1 89
Prescott . . . . .	9.19	88 16	31.23	307 60
Brockville . . . . .	19.14	133 31	23.43	236 57
Lyn . . . . .	10.65	53 12	30.06	314 39
Mallorytown . . . . .	9.19	63 23		
Gananoque . . . . .	1.19	10 13	19.86	168 92
Kingston . . . . .	12.67	151 74	96.56	783 65
Napanee . . . . .	5.06	50 75	1.60	16 72
Belleville . . . . .	21.09	291 42	16.36	194 36
Trenton . . . . .	1.45	18 82	4.84	57 17
Brighton . . . . .	50.00	321 00	2.58	30 53
Colborne . . . . .	1.60	23 23	2.13	25 95
Cobourg . . . . .	415.97	2,637 57	14.30	176 39
Port Hope . . . . .	611.24	4,218 11	12.96	157 13
Newcastle . . . . .	321.00	1,978 75	2.51	34 54
Bowmanville . . . . .	361.93	2,318 40	1.46	16 29
Oshawa . . . . .	611.77	3,969 15	9.71	106 48
Whitby . . . . .	438.66	3,157 93	4.78	64 45
Duffins Creek . . . . .	40.00	260 00		
Frenchmans Bay . . . . .	10.00	60 00		
Scarboro . . . . .	20.00	130 00		
	3,494.38	23,207 93	1,782.27	10,395 80

## APPENDICE XVI. C.—(Continué.)

## CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.

MONTANT du fret de tout le parcours *viâ* Portland, allant et venant de Boston, depuis janvier jusqu'au 30 juin, 1860.

STATIONS.	Allant à Boston.		Venant de Boston.	
	Tonneaux.	Montant.	Tonneaux.	Montant.
		\$ cts.		\$ cts.
Toronto Ouest.....	4,235.47	19,367 16	373.72	3,441 70
Carlton.....	190.65	1,214 03	.....	.....
Weston.....	168.00	1,297 20	.....	.....
Malton.....	107.20	754 06	.....	.....
Brampton.....	290.11	2,207 02	1.00	17 39
Georgetown.....	.....	.....	50	7 87
Guelph.....	695.65	5,600 29	14.50	252 68
Bresler.....	.....	.....	2.34	20 88
Berlin.....	62.02	768 41	3.50	52 31
Hamburgh.....	10.00	75 00	12	2 24
Shakespeare.....	18.46	163 23	8	1 22
Stratford.....	21.95	381 85	12.60	173 96
St. Mary's.....	85.70	668 23	.....	.....
London.....	13.55	181 80	32.70	501 29
Sarnia.....	4.65	83 27	1.34	18 05
	5,903.41	32,761 55	442.40	4,489 59
Port Huron.....	13.81	194 57	17.22	243 54
New Baltimore.....	9	1 65	.....	.....
Ridgeway.....	.....	.....	5.30	91 41
Mount Clements.....	1.31	23 52	1.51	12 87
Détroit.....	6,517.05	40,905 66	418.72	5,664 91
	6,532.26	41,125 40	442.75	6,012 73

## NEW YORK.

Montréal.....	41.87	231 12	466.90	2,317 13
Pointe Lévi.....	6.18	34 72	570.27	2,915 76

J. HARDMAN, *Auditeur.*

Bureau de l'Auditeur,  
Département des Marchandises.

Montréal, 19 Décembre, 1860.





APPENDICE XVII.—CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.

État montrant les principaux détails du fonds de locomotive actuel.—(Continué.)

No. de l'engin.	Nom du constructeur.	Date de la livraison.	Passager ou fret.		Poids		Longueur extrême de l'engin et du tender.	Cylindres.		Roues.		Section où stationnée.
			Poids du tender en bon ordre.		d'engin en bon ordre.	Force du piston.		Intérieur ou extérieur.	No.	Grandes roues soit forgées ou fondues.	Diamètre des grandes roues.	
85	Peto et Cie.....	Nov., 1856,	Fret.	Ton. Cwt.	Tons. Cwt.	ipds. pes.	pes.	Extér.	8	Forgées.	P. 0	Central.
86	Kinnond et frères .....	Oct., 1856,	Pass.	25 12	18 7	43 10	16	do	do	Fondues.	P. 5 6	do
87	Do .....	Nov., 1856,	do	28 2	16 9	46 5	21	do	do	do	do	do
88	Fondrie d'Ontario.....	Oct., 1856,	do	do	do	do	20	Intér.	do	do	do	do
89	Do .....	do	do	24 2	14 10	45 6	do	do	do	do	do	do
90	Do .....	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do
91	Do .....	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do
92	Do .....	Nov., 1856,	do	do	do	do	do	do	do	do	do	Est.
93	Do .....	Fév., 1857,	do	do	do	do	do	do	do	do	do	Central.
94	Etablissement de Manchester.	Nov., 1856,	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do
95	Do .....	do	do	25 6	15 0	46 4	do	Extér.	do	Forgées.	6 0	Ouest.
96	Do .....	Déc., 1856,	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do
97	Do .....	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do
98	Do .....	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do
99	Do .....	Nov., 1856,	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do
100	Do .....	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do
101	Compagnie de Portland.....	Sep., 1848,	Fret.	23 10	16 0	39 9	do	Intér.	do	Fondues.	5 6	Portland.
102	Do .....	Déc., 1848,	do	do	do	41 0	do	do	do	do	do	do
103	Do .....	Fév., 1849,	do	22 15	do	do	do	do	do	do	do	do
104	Do .....	Mai, 1849,	Pass.	24 4	do	46 0	do	do	do	do	5 6	do
105	Do .....	Déc., 1849,	do	22 7	do	41 3	do	do	do	do	do	do
106	Do .....	Fév., 1850,	do	22 8	do	41 0	do	do	do	do	do	do
107	Do .....	Jan., 1851,	Fret.	do	do	do	do	do	do	do	5 0	do

108	Compagnie de Portland.....	Jan., 1851,	Fret.	24 4	18 4	42 6	17	Intér.	do	do	5 0	Portland.
109	Do .....	Déc., 1851,	do	22 7	16 0	41 0	20	do	do	do	do	do
110	Do .....	Jan., 1852,	Pass.	do	do	42 0	15	do	do	do	6 6	do
111	Do .....	Avril, 1852,	Fret.	20 0	13 5	38 3	13	do	do	do	5 0	do
112	Do .....	Jun., 1852,	do	22 12	15 0	42 0	14	do	do	do	4 8	do
113	Do .....	Nov., 1852,	do	22 7	16 0	39 6	15	do	do	do	5 0	do
114	Do .....	Jan., 1853,	do	24 4	18 4	42 6	16	do	do	do	do	do
115	Do .....	do	Pass.	21 9	14 6	38 6	14	do	do	do	5 6	do
116	Do .....	Avril, 1853,	Fret.	23 10	16 0	42 3	15	do	do	do	5 0	do
117	Do .....	do	do	24 0	14 11	43 0	15	do	do	do	do	do
118	Do .....	Mai, 1853,	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do
119	Do .....	Jun., 1853,	do	23 8	14 3	38 6	do	do	do	do	5 6	do
120	Do .....	do	Pass.	24 4	18 4	42 6	16	Extér.	do	do	5 0	do
121	Do .....	Sep., 1853,	Fret.	22 0	14 6	41 9	14	do	do	do	6 0	do
122	Do .....	Nov., 1853,	Pass.	22 10	16 0	41 0	15	Intér.	do	do	do	do
123	Do .....	do	do	23 10	do	43 0	do	Extér.	do	do	5 0	do
124	Etablis. de locom. de Boston	Mars, 1854,	Fret.	23 17	do	do	24	do	do	do	do	do
125	Do .....	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do
126	Compagnie de Portland.....	Jan., 1854,	Pass.	22 7	do	44 6	20	Intér.	do	do	5 6	do
127	Do .....	Mars, 1854,	Fret.	25 10	17 13	45 0	16	do	do	do	5 0	do
128	Do .....	do	do	22 17	15 13	41 3	15	do	do	do	do	do
129	Do .....	do	do	do	do	41 6	do	do	do	do	6 0	do
130	Do .....	Fév., 1854,	Pass.	21 19	14 6	41 3	14	do	do	do	do	do
131	Do .....	Mars, 1854,	do	do	do	41 9	do	do	do	do	do	do
132	Do .....	Jun., 1854,	do	21 0	do	40 3	20	do	do	do	5 6	do
133	Etablis. de locom. de Boston	Jul., 1854,	Fret.	24 16	18 4	44 0	17	do	do	do	5 6	do
134	Do .....	do	Pass.	do	do	do	16	do	do	do	do	do
135	Compagnie de Portland.....	Mars, 1854,	do	25 18	17 16	45 0	do	do	do	do	do	do
136	Do .....	Avril, 1854,	do	26 16	17 10	44 0	do	Extér.	do	do	5 0	do
137	Do .....	do	Fret.	26 0	16 0	43 3	20	Intér.	do	do	do	do
138	Good. Toronto.....	Sept., 1854,	do	24 4	17 16	42 6	15	Extér.	do	do	do	Est.
139	Compagnie de Portland.....	Déc., 1851,	do	do	do	43 0	16	Intér.	do	do	do	Portland.
140	Do .....	Avril, 1852,	do	do	do	43 8	do	Extér.	do	do	do	do
141	Good.....	Nov., 1856,	do	26 0	16 0	48 0	20	Intér.	do	do	do	Central.
142	Do .....	Mars, 1856,	Pass.	27 0	do	do	17	do	do	do	5 6	do
143	Do .....	Jan., 1857,	Fret.	26 0	do	do	16	Extér.	do	do	5 0	do
144	Compagnie de Portland.....	Fév., 1859,	do	25 10	17 3	44 3	22	do	do	do	do	Portland.
145	Peto et Cie.....	Déc., 1856,	do	25 12	18 7	43 10	do	do	do	Forgées.	5 0	Central.



## APPENDICE XVII.—CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.

Etat montrant les principaux détails du fond de locomotive actuel.—(Continué.)

No. de l'engin.	Nom du Constructeur.	Date de la livraison.	Passager ou fret.		Poids.		Extrême longueur de l'engin et du tender.		Cylindres.			Roues.			Section où Stationnée.	
			D'Engin en bon ordre.	De Tender en bon ordre.	Ton. Cwt.	Ton. Cwt.	Diamètre.	Force du piston.	Intérieur ou extérieur.	No.	Grandes roues forgées ou fondues.	Diamètre des grandes roues.				
208	Etablis. locom. de Kingston.	Jan., 1859,	24	2	14	10	46	10	16	20	Intér.	8	Fondus.	5	6	Ouest.
209	Cie. C. F. du Grand Tronc.	Mai, 1859,	29	0	19	8	50	6	id	24	Extér.	id	id	5	0	Central.
210	Cie. de Portland.	Fév., 1860,	25	10	17	3	44	3	id	22	id	id	id	id	id	Portland.
211	id	Juil., 1860,	id	id	id	id	id	id	id	id	id	id	id	id	id	id
212	Etablis. locom. de Hamilton.	Mai, 1860,	29	16	16	9	46	5	15½	21	Intér.	id	id	5	6	Ouest.

N. B.—Tous les engins ci-dessus sont couplés à l'exception de trois—Nos. 23, 45 et 70.

1er Décembre, 1860.

W. S. MACKENZIE.

**APPENDICE XVIII.—CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.  
RETOUR DES CHARS DE PASSAGER ET DE FRET SUR LA LIGNE.**

NOM DU MANUFACTURIER.	1ère Classe.	2de Classe.	Compo- site.	Bagage et bu- reau de poste.	Bagage.	Freins d'arrêt.	Char fermé.	Hes- tiaux.	Plate- formes.	Lest.	Charrue pour neige.
Cantin, Montréal.	24	17	1	14	6		9				
McClellan et Cie.	35	32	1	12	12	8	268	50	500	22	7
Peto et Cie.							158	50	228	63	10
O'Meara	1						16		10		2
Carmichael et Cie.	2						25	1	30	32	
Comp. C. F. du G. T., Pt. St. Charles	6			4		14	288		40		4
Gzowski et Cie.							254				
Pierson et Cie.	2					3	27				
M. Raullet.							100				
Russell, Détroit.					4	3	300		200	16	11
Compagnie de Portland.	10			6		3					
Wason et Cie.	2										
Osgood Bradley.	10					6	180				
<b>Totaux</b>	<b>92</b>	<b>49</b>	<b>2</b>	<b>36</b>	<b>22</b>	<b>34</b>	<b>1625</b>	<b>51</b>	<b>1068</b>	<b>133</b>	<b>34</b>

**PARMI LES CHARS CI-DESSUS LES SUIVANTS ONT ÉTÉ MANUFACTURÉS DANS LES ETATS-UNIS.**

	22	...	6	4	12	607	200	16	11	
<b>MANUFACTURES CANADIENNES.</b>										
70	49	2	30	18	22	1018	51	868	117	23
<b>Totaux</b>	<b>92</b>	<b>49</b>	<b>2</b>	<b>36</b>	<b>22</b>	<b>1625</b>	<b>51</b>	<b>1068</b>	<b>133</b>	<b>34</b>

N. B.—Tous ces chars sont sujets à traverser la ligne dans les Etats-Unis, en aucun temps.

(Signé) W. S. MACKENZIE.

AVIS.—Il est impossible de partager avec le moindre degré d'exactitude les Chars pour chaque District de la Ligne tel qu'il a été fait dans le Rapport de 1859 de Mr. Blackwell, tous à l'exception des Chars de passager et de bagage étant sujets à marcher tout le long du voyage, et à le faire fréquemment. Les Chars de passager (20) et Chars de bagage et d'express (10) dans le District de Portland sont les seuls chars qui ne laissent jamais leur District.

W. SHANLY.



## APPENDICE XIX.

Pointe Saint Charles, 31 Janvier, 1861.

JOSEPH ELLIOTT, Ecr., Secrétaire et Trésorier, C. F. G. T., Montréal.

Mon Cher Monsieur,

En réponse à la votre en date du 23 courant, j'ai l'honneur de vous transmettre un état, qui, je le crois, contient l'information que vous désirez avoir.

Il n'y a eu de délivré pour le *guage* étroit ou l'extension du Détroit, 10 Chars fermés entre Dean et Eaton, Détroit, depuis le retour que je vous ai envoyé le 20 Novembre dernier, et qui se trouvent inclus dans ce rapport.

Je suis, cher monsieur, votre sincère, etc.

W. S. MACKENZIE.

## E N G I N S .

CONTRACTÉ POUR.		Délivré et inclus dans mon dernier rapport.	Délivré depuis.	Reste à délivrer.	REMARQUES
Compagnie de Portland..	4 Fret. ....	.....	.....	4	
Etablissement du Canada	6 “ .....	.....	.....	6	
Manuf. de Fairbairn ...	6 “ .....	.....	.....	6	
Etab. de locom. Kingston	{ 6 Pouvoir de cheval }	{ .....	{ .....	6	

## C H A R S .

Pierson Niagara.....	{ 100 chars fermés..... }	75	.....	25	
Etab. locom. de Kingston	100 “ .....	.....	.....	100	
A. Cantin .....	100 “ .....	9	13	78	
Compagnie de Portland.	200 “ .....	.....	.....	200	
Eaton et Gilbert .....	6 1ère classe.....	.....	.....	6	
Wasson et Cie.....	6 “ .....	2	.....	4	
Pt. St. Charles.....	{ 4 chars pour coucher... }	3	1	.....	} Ces chars sont à demi finis.
id. ....	4 1ère classe.....	.....	.....	4	
id. ....	{ 50 chars fermés..... }	50	.....	.....	
Cammell et Cie.....	26 “ .....	.....	16	10	
Dean et Eaton. ....	10 “ .....	.....	10	.....	<i>Guage étroit.</i>

## APPENDICE XX.

CE CONTRAT fait le premier jour de Novembre, en l'an de notre Seigneur mil huit cent cinquante neuf, entre Casimir Stanislaus Gzowski, David Lewis Macpherson, Théodore Pomeroy, Robert Pomeroy, Nathan Washburn et William Pollock, faisant commerce ensemble sous les noms et raisons de "La Compagnie de Laminoirs de Toronto," et ci-après dénommée "La Compagnie de Laminoirs de Toronto," d'une part; et la Compagnie du Chemin de Fer du Grand Tronc, du Canada, d'autre part.—

FAIT FOI que les dites parties aux présentes stipulent, mutuellement, les premières pour elles-mêmes, leurs héritiers, exécuteurs et administrateurs, et les secondes pour elles-mêmes et leurs successeurs, comme suit :

*Premièrement.*—Que le contrat ci-après contenu continuera depuis le premier jour de novembre, pendant l'espace de dix ans, à moins qu'il ne se termine plus tôt, du consentement des deux parties.

*Secondement.*—Que les parties de la première part, pour la considération ci-après mentionnée, s'engagent à manufacturer à nouveau, de la manière ci-après mentionnée, tous les rails de fer appartenant aux parties de la seconde part, qu'elles, les parties de seconde part, désireront faire manufacturer à nouveau.

*Troisièmement.*—Les parties de la première part s'engagent à livrer aux parties de la seconde part, des rails neufs du modèle et patron exigés, égaux en poids aux vieux rails à eux livrés par les parties de la seconde part, telle livraison devant avoir lieu aux "Laminoirs de la Compagnie," en la cité de Toronto, sur la lisse du chemin de fer des parties de la seconde part, ou à une des places d'évitement en contact avec la dite lisse, et de manière à donner un accès facile aux parties de la seconde part avec leurs chars et engins, ou à telle autre place, aux dits laminoirs, dont on pourra convenir, tel que mentionné ci-après.

*Quatrièmement.*—Les parties de la première part s'engagent à ce que le procédé adopté par eux en manufacturant à nouveau les dits anciens rails, si non changé du consentement des parties de la seconde part, consistera à masser ou fagoter sous un marteau ou des marteaux de poids et de chute adéquates, les dits anciens rails avec du fer neuf en un corps ou pile complètement solide. Les rouleaux ne devant servir qu'à remodeler le rail. Les dits rails manufacturés devant être d'une qualité approuvée par les parties de la seconde part, ou par un autre agent nommé à cet effet.

*Cinquièmement.*—Il est convenu mutuellement que la proportion du fer neuf au vieux rail, sera celle qu'on pourra trouver nécessaire pour le laminage des vieux rails de manière à ce que le poids des rails neufs soit égal au poids des vieux rails livrés.

*Sixièmement.*—Les parties de la seconde part s'engagent à livrer aux parties de la première part, aux "Laminoirs de la Compagnie," à Toronto, tous les rails de fer des parties de la seconde part, qui, suivant elles, auraient besoin d'être manufacturés à nouveau, les dits rails de fer

à être livrés par les parties de la seconde part, telle livraison devant être faite le long de la lisse du chemin de fer des parties de la seconde part, ou sur une place d'évitement, liée à la dite lisse, et de manière à être d'un accès facile aux parties de la première part.

*Septièmement.*—Les parties de la seconde part conviennent de payer aux parties de la première part, la somme de vingt-neuf piastres et cinquante cents par tonneau, de deux mille deux cent quarante livres, pour tous les rails livrés par les parties de la première part, qui auront été manufacturés à nouveau à même des vieux rails pris de cette portion du chemin de fer des parties de la seconde part, gisant à l'ouest de Kingston ; et la somme de vingt-huit piastres et cinquante cents par tonneau de deux mille deux cent quarante livres, pour tous rails qui auront été manufacturés à nouveau à même des vieux rails pris de cette portion du chemin de fer des parties de la seconde part, gisant à l'est de Kingston, la station de chemin de fer des parties de la seconde part étant le point de division.

*Huitièmement.*—Les parties de la seconde part s'engagent à faire des paiements au taux sus-mentionné, aux parties de la première part, mensuellement, sur le certificat de l'ingénieur des parties de la seconde part, ou de la personne chargée de les recevoir ou de les peser, la quantité de fer manufacturé à nouveau et livré, et il est stipulé que tel certificat ne sera pas retenu ni retardé, et s'il arrivait que l'ingénieur ou autre personne chargée de recevoir ou de peser le dit fer, négligeât de transmettre tel certificat mensuel pendant l'espace de vingt-et-un jours, après qu'il aurait dû être fourni, les parties de la seconde part paieront aux parties de la première part, au taux susdit, tel montant certifié par une des parties de la première part, comme ayant été réellement manufacturé à nouveau et livré, tel certificat n'étant pas décisif entre les parties, si on y découvre plus tard quelqu'erreur.

*Neuvièmement.* Il est convenu que, comme il peut être difficile pour les parties de la seconde part d'enlever les rails manufacturés à nouveau aussi vite qu'ils peuvent être livrés par les parties de la première part, quelque place soit fixée entre les parties aux présentes, où l'on puisse livrer les rails, pour attendre le loisir des parties de la seconde part, pour les enlever, et une livraison par les parties de la première part à tel endroit, sera considérée comme étant livraison d'après ce contrat.

En foi de quoi, les dites parties aux présentes ont apposé leurs signatures et mis leurs seings et sceaux, les jours et an sus-mentionnés.

(Signé,) THOS. E. BLACKWELL,  
Vice Président.  
C. S. GZOWSKI,  
D. L. MACPHERSON,  
THOS. POMEROY,  
Par ROBT. POMEROY,  
Son procureur.  
ROBT. POMEROY,

Signé, scellé et livré  
en présence de  
(Signé,) J. M. GRANT.

## APPENDICE XXI.

[Copie.]

CETTE CONVENTION faite le premier jour de Mai, dans l'année de notre Seigneur, mil huit cent cinquante neuf, entre Robert Pomeroy, de la ville de Pittsfield, Ecuyer, d'une part ; et la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada, d'autre part.

Atteste que les parties aux présentes stipulent et conviennent comme suit :

*Premièrement.*—Le dit Robert Pomeroy s'engage à manufacturer, avec de l'huile qui devra lui être livrée sans frais à son établissement, à Toronto, par la dite compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada, une certaine huile, connue sous le nom de "Huile de Sperme de Mason" et de livrer la dite "huile de Sperme de Mason" à la dite compagnie à son établissement susdit dans la cité de Toronto.

*Secondement.*—La dite compagnie convient de payer au dit Robert Pomeroy, la somme de cinq mille piastres, comme un bonus, pour son établissement pour la manufacture de la dite "huile de Sperme de Mason."

*Troisièmement.*—La dite compagnie convient d'acheter du dit Pomeroy, toute l'huile dont elle aura besoin pour l'usage de son chemin de fer, pendant l'espace de cinq années, à partir du premier jour de Décembre dernier, et de payer au dit Robert Pomeroy pour la manufacture d'icelle, les taux et prix suivants, c'est-à-dire si la quantité requise par la compagnie excède quarante mille gallons par année, la compagnie s'engage à payer la somme de vingt-cinq cents par gallon pour chaque gallon d'huile manufacturée ; si la quantité requise est moindre que quarante mille gallons et plus de trente mille gallons, la compagnie convient de payer la somme de trente cents par gallon, pour chaque gallon d'huile manufacturée ; si la quantité requise est moindre que trente mille gallons, et plus de vingt mille gallons, la somme de trente cinq cents par gallon pour chaque gallon d'huile manufacturée ; et si la quantité est moindre que vingt mille gallons, la somme de quarante cents par gallon pour chaque gallon d'huile manufacturée.

*Quatrièmement.*—La compagnie s'engage à livrer au dit Robert Pomeroy, à son établissement, en la cité de Toronto, sans aucuns frais, de l'huile d'une qualité et description susceptibles d'être manufacturée par le dit Robert Pomeroy en "Sperme de Mason," et toute l'huile livrée sera au risque de la dite compagnie, soit qu'elle soit manufacturée, ou non manufacturée, ou que sa fabrication en ait été commencée.

*Cinquièmement.*—La compagnie susdite convient de louer au dit Robert Pomeroy les lieux en la possession du dit Robert Pomeroy, en la ville de Toronto, et qui sont la propriété de la dite compagnie, durant la

durée de ce contrat, suivant tel prix de loyer, qu'il sera convenu de payer à la dite compagnie, tel bail devant contenir les stipulations ordinaires, et le dit Robert Pomeroy devant avoir le droit d'enlever toutes bâtisses, machines, ou autres améliorations faites par lui durant la durée du dit bail.

*Sixièmement.*—Le dit Robert Pomeroy convient, pour la considération susdite, de manufacturer toute l'huile requise par la dite compagnie, durant la durée de ce contrat, et avec l'huile qui doit ainsi lui être fournie par la dite compagnie comme ci-haut mentionné, de fournir de l'huile de la description connue sous le nom de "Sperme de Mason," d'une bonne qualité, et manufacturée et convenable à la saison de l'année où on aura besoin de s'en servir, et de prendre les précautions nécessaires pour empêcher que la dite huile devant lui être ainsi livrée, ne souffre aucune perte ou dommage.

*Dernièrement.*—Les parties à ce contrat s'engagent mutuellement, la dite compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada, pour elle-même, et ses successeurs, et le dit Robert Pomeroy, pour lui-même, ses héritiers, exécuteurs et administrateurs, d'observer, remplir et garder toutes et chacune les stipulations et conventions qu'elles doivent observer et garder respectivement.

En foi de quoi, les parties aux présentes ont apposé leurs sceaux aux présentes, et le dit Robert Pomeroy a apposé sa signature.

(Signé,) ROBERT POMEROY,  
THOMAS E. BLACKWELL,  
Vice Président.  
JOHN M. GRANT,  
Secrétaire.

Témoin de la signature  
de R. POMEROY,  
(Signé,) J. T. BRONDGEEST.

APPENDICE XXII.

*Bureau des Directeurs pour le Canada.*

Thos. Baring, Ecr., M. P.	}	£200 sterling par année, au 31 Mars, 1860.
Geo. C. Glynn, Ecr., M. P.		
H. Wollaston Blake, Ecr.		
Kirkman D. Hodgson, Ecr.	}	£100 sterling par année du 1er Avril, 1860.
William Chapman, Ecr.		

*Bureau à Londres, en autant que le Bureau de Montréal peut donner information.*

J. M. Grant, Secrétaire à Londres, par année	..	..	£600 sterling.
Thos. Green, Régistrateur,	"	..	500 "
T. W. Wood,	"	..	175 "
P. L. Carman,	"	..	250 "
J. R. Pearse,	"	..	150 "
Hy. Green, Jr.,	"	..	80 "
J. S. Nugent,	"	..	40 "
S. G. Green,	"	..	40 "
Thos. Long,	"	..	40 "
			£1875 sterling.

*Bureau des Directeurs, Canada.*

L'hon. John Ross, Président,	£1000 sterling, par année.
Thos. E. Blackwell, Vice-Président et Directeur Agissant.....	} £2500 sterling, par année.
L'hon. G. Crawford, M. C. L.	
Major Campbell, M. P. P.	} £200 sterling, par année, au 30 Juin, 1860.
L'hon. W. Cayley, M. P. P.	
Jas. Beaty, Ecr.	
Thos. G. Ridout, Ecr.	} £100 sterling par année, du 1er Juillet, 1860.
L'hon. Jas. Ferrier, M. C. L.	
L'hon. Sir E. P. Taché, M. C. L.]	

(Une vacance depuis la mort de l'hon. P. McGill.)

*Département des Directeurs Agissants.*

Arthur Clarke, Commis Général, par année,	..	..	..	\$1460
Edward Hester, " Assistant "	..	..	..	600
William Graham, Gardien du Bureau et Messager, par année, .				384
				\$2444

*Département du Secrétaire et Trésorier.*

Joseph Elliott, Secrétaire et Trésorier, par année,	..	..	\$2920 00
Henry Smith, Comptable,	"	..	1703 33
Henry Heming, Teneur de livre,	"	..	1400 00

---



---

*Département du Secrétaire et Trésorier.—Continué.*

Arthur Ross, Assistant Teneur de livre,	..	par année,	\$1000 00
William Macbean, Commis du fonds et transfert,		"	1000 00
James Doran, Caissier	..	..	1000 00
Edward Graham, Commis dans branche de comptabilité,		"	1000 00
H. K. Ritchie, Commis en charge de la papeterie,		"	900 00
Joseph J. Cockburn, Commis dans le bureau du Secrétaire,		"	700 00
J. G. Baylis, Assistant dans le département de papeterie,		"	400 00
Henry Bailey, Jr., Commis dans branche de comptabilité,		"	320 00
Benjamin Robinson, Gardien du bureau et Messenger,		"	460 00
William Turner, Assistant Messenger,	..	..	120 00
W. H. Hopper, Commis de l'Auditeur,	..	..	1000 00
			\$13923 33

*Département du Paie-maître.*

David Davidson, Paie-maître,	..	..	..	par année,	\$2000 00
G. S. Hickey, Assistant	"	..	..	"	800 00
W. M. Jamieson,	"	..	..	"	720 00
S. B. Haskell,	"	..	..	"	1000 00
W. A. Bradbury,	"	..	..	"	364 00
					\$4884 00

JOS. ELLIOTT, Secrétaire-Trésorier.

*Département des Directeurs pour le Trafic Général.*

Walter Shanly, Directeur Général,	..	..	par année,	\$7300 00	
Henry Bailey, Assistant	"	..	..	"	2919 96
M. Pennington, Directeur des Marchandises,			"	2919 96	
Jas. Hardman, Auditeur du Trafic,	..	..	"	2919 96	
Wm. A. Smith, Assistant	"	..	..	"	1600 00
A. G. Davis, Surintendant du Télégraphe,	..		"	1200 00	
S. T. Webster, Surintendant de la Division Centrale,			"	1600 00	
J. S. Martin,	"	"	Est,	"	1600 00
S. T. Corser,	"	"	Portland,	"	1800 00
C. R. Christie,	"	"	Ouest,	"	2000 00
					\$25859 88

*Agences, etc.*

Jas. Warwick,	Chicago,	..	..	par année,	\$2500 00 et
commission sur passagers.					
W. B. Wilson,	Chicago,	..	..	"	600 00
G. G. Street,	"	..	..	"	360 00
J. Wooley,	Kingston,	..	..	"	720 00
C. J. Baldwin,	Ogdensburg,				1000 00

Agences, etc.—Continuées.

J. Flannigan,	Ogdensburg,	..	..	par année,	\$600 00
W. O'Brien,	Montréal,	..	..	"	900 00
A. Samuels,	Québec,	..	..	"	500 00
W. Flowers et fils,	Bangor,	..	..	"	2050 00
L. Millis,	Boston,	..	..	"	1600 00
H. W. Adams,	"	..	..	"	450 00
J. Leggett,	"	..	..	"	150 00
J. Robinson,	Concord,	..	..	"	200 00
L. S. Grover,	Jonction de Concord,	..	..	"	200 00
B. Arnold,	Toronto,	..	..	"	600 00
					\$12430 00

M. Randall, à Buffalo et F. B. Gaylord, dans la cité d'Ottawa, sont payés par commissions.



## DÉPARTEMENT DES DIRECTEURS DU TRAFIC GÉNÉRAL.—(Continué.)

## SALAIRES ET GAGES PAR MOIS AUX

Taux par mois.	Agents de station.	Conducteurs.	Gardes-bagage.	Gardes-frein.	Clercs dans			Autres clercs de bureau.	Commis du fret.	Commis des billets.	Préposés au fret.	*Opérateurs de télé- graphe.	Gardiens.	TOTAL.
					Bureau du directeur général.	Effets du Directeur.	Audition du trafic.							
\$ cts.														\$ cts.
5 00												2	2	20 00
8 33	1													8 33
10 00	1									1				40 00
12 50										1				37 50
15 00	1											4		75 00
16 66	4										1	2		116 62
20 00	2						2	2	2	2	1	10	5	520 00
22 50										7		1		180 00
23 33						1	2							70 00
25 00	1											19	9	725 00
26 00	19								4	2	12		14	1326 00
26 66														26 66
28 00							1							28 00
30 00	8		160				1	3	4	2	3	3	6	5700 00
32 50						1					5		4	350 00
33 33	38				1		2	2	13	1	2	1	1	2033 13
35 00			23					2	3	1	2	4		1225 00
36 66	3													109 89
40 00	28	39					3		6	2	10	4	1	3720 00
41 66	2							1						124 98
43 33							1							43 33
45 00	1	31							1	1	2			1620 00
46 66	2						2							186 64
50 00	17	17				1	1	2	3		2	2		2250 00
54 17	1													54 17
55 00		2						1			1			220 00
58 33	1													58 33
60 00	4													240 00
66 66	2													266 64
83 33	1					1								166 66
100 00	2													200 00
116 66	1													116 66
166 66	1													166 66
	141	89	23	160	1	4	19	13	36	20	41	55	42	

644 à un total mensuel de \$22025 20

\*Plusieurs de ces employés agissent également comme clercs de billet et sont en partie payés sous ce titre.

DÉPARTEMENT DES DIRECTEURS DU TRAFIC GÉNÉRAL.—(Continué.)

GAGES JOURNALIERS AUX

Taux par jour.	Gardes-excentriques, Gardes-cour, Gardes-drapeau, Gardes-traverse, etc.	Portiers, Gardes-fret et bagage, Messagers, etc.	TOTAL.
\$ cts.			\$ cts.
20		1	20
30	1	3	1 20
35		1	35
40	1	3	1 60
45		3	1 35
50	2	3	2 50
55	1		55
60	1	3	2 40
75	1	1	1 50
80	7	7	11 20
83½		51	42 50
85	2	3	4 25
90	14	72	77 40
95		3	2 85
1 00	65	68	133 00
1 05	3	6	9 45
1 10	5	10	16 50
1 15	32	13	51 75
1 25	6	5	13 75
1 35	4	1	6 75
1 40	1		1 40
1 50	3		4 50
	149	259	

408 à un total journalier de \$386 95

Travail extra tel que requis.

W. SHANLY.

## DÉPARTEMENT DES INGÉNIEURS.

A. L. Trembicki, Assistant Ingénieur, par année, .....	\$2920 00
D. Starke, Ingénieur de division, (Est,) .....	2920 00
R. P. Cooke, id id (Central,) .....	2400 00
J. Robinson, id id (Ouest,) .....	2400 00
W. Lawson, id id (Portland,) .....	2000 00
Total par année.....	
	<u>\$12640 00</u>

1	Assistant à .....	\$133 33	par mois	133 33
1	id .....	100 00	id	100 00
2	id .....	83 33	id	166 66
1	id .....	66 77	id	66 67
2	id .....	50 00	id	100 00
1	id .....	15 00	id	15 00
1	Commis à .....	83 33	id	83 33
1	id .....	60 00	id	60 00
1	id .....	50 00	id	50 00
1	id .....	45 00	id	45 00
1	id .....	13 33	id	13 33
2	Messagers à .....	30 00	id	60 00
1	id .....	8 00	id	8 00
1	Inspecteur à .....	100 00	id	100 00
15	id .....	70 00	id	1050 00
1	id .....	75 00	id	75 00
1	id .....	66 67	id	66 67
7	id .....	60 00	id	420 00
2	Contre-maître à .....	45 50	id	91 00
3	id .....	40 00	id	120 00
153	id .....	36 00	id	5508 00
33	id .....	32 50	id	1072 50
227 à un Total par mois de.....				<u>\$9404 49</u>

70	Journaliers à .....	\$1 00	par jour,	70 00
103	id .....	0 80	id	82 40
314	id .....	0 70	id	219 80
3	Charpentiers et réparateurs de pont à .....	1 92	id	5 76
1	id id .....	2 00	id	2 00
3	id id .....	1 75	id	5 25
2	id id .....	1 73	id	3 46
2	id id .....	1 54	id	3 08
8	id id .....	1 50	id	12 00
1	id id .....	1 60	id	1 60
7	id id .....	1 40	id	9 80
10	id id .....	1 25	id	12 50
1	id id .....	1 20	id	1 20
2	id id .....	1 12	id	2 24

DÉPARTEMENT DES INGÉNIEURS.—Continué.

				\$	cts.
5	Charpentiers et réparateurs de pont à	\$1 00	par jour,	5	00
1	id	id	0 80 id	0	80
3	id	id	0 77 id	2	31
1	Forgeron,	id	2 22 id	2	22
5	id	.....	2 00 id	10	00
2	id	.....	1 80 id	3	60
1	id	.....	1 75 id	1	75
1	id	.....	1 70 id	1	70
3	id	.....	1 60 id	4	80
1	id	.....	1 54 id	1	54
2	id	.....	1 50 id	3	00
2	id	.....	1 25 id	2	50
2	id	.....	1 12 id	2	24
3	id	.....	1 10 id	3	30
14	id	.....	1 00 id	14	00
6	id	.....	0 90 id	5	40
2	id	.....	0 80 id	1	60
<hr/>					
581	à un		Total par jour de.....	\$496	85

DÉPARTEMENT DE LOCOMOTIVE ET DE CHAR.

				\$	cts.
1	Surintendant à	.....	par jour.....	11	50
33	Contre-maitres.....	id	.....	83	49
15	Commis.....	id	.....	22	05
2	Arpenteurs.....	id	.....	4	80
1	Garde-barrière.....	id	.....	1	55
14	Gardes-temps et magasin.....	id	.....	18	34
108	Ajusteurs.....	id	.....	171	72
36	Apprentis et assistants ajusteurs.....	id	.....	26	28
22	Tourneurs.....	id	.....	34	98
30	Mécaniciens.....	id	.....	32	40
11	Manufactureurs de chaudières.....	id	.....	17	49
11	Apprentis et assistants id	id	.....	12	65
3	Fondeurs en cuivre.....	id	.....	4	80
3	Apprentis et assistants id	id	.....	2	61
7	Chaudronniers.....	id	.....	11	62
2	Apprentis et assistants id	id	.....	1	50
3	Ferblanctiers.....	id	.....	3	60
2	Apprentis et assistants id	id	.....	1	40
56	Forgerons.....	id	.....	90	72
67	Frappeurs.....	id	.....	68	34
4	Faiseurs de ressort.....	id	.....	6	48
1	Plombier et ajusteur de Gaz.....	id	.....	1	60
6	Faiseurs de patrons.....	id	.....	9	24
101	Charpentiers.....	id	.....	135	34
49	Réparateurs de chars.....	id	.....	66	15

## DÉPARTEMENT DE LOCOMOTIVE ET DE CHAR.—Continué.

			\$	cts.
6	Inspecteurs de char.....	par jour.....	7	68
15	Employés pour huiler les chars.....	id .....	15	45
10	Nettoyeurs de chars.....	id .....	8	40
1	Scieur.....	id .....	1	00
5	Pressiers.....	id .....	5	30
11	Peintres.....	id .....	16	28
1	Tapissier.....	id .....	1	40
39	Homme de guet.....	id .....	41	34
14	Ingénieurs stationnaires.....	id .....	16	66
156	Ingénieurs de locomotive.....	id .....	195	50
154	Chauffeurs.....	id .....	164	78
122	Nettoyeurs.....	id .....	109	80
7	Allumeurs.....	id .....	7	35
45	Pompiers.....	id .....	47	25
68	Journaliers.....	id .....	63	92
1	Messager.....	id .....	1	10
11	Garçons.....	id .....	4	95
4	Ingénieurs de bateaux à vapeur.....	id .....	4	96
1	Chauffeur de id .....	id .....	1	53
<hr/>				
1259	A un total par jour de.....		\$	1555 30

## DÉPARTEMENT DE MAGASIN.

1	Garde-magasin.....	par jour à.....	5	11
5	id .....	id .....	10	73
3	Commis.....	id .....	5	76
4	Employés de magasin.....	id .....	5	08
1	Manufactureur de ceinture.....	id .....	1	25
1	Mesureur de bois.....	id .....		80
5	Journaliers.....	id .....	5	55
1	Messager.....	id .....		40
<hr/>				
21	A un total par jour de.....		\$	34 68

## DÉPARTEMENT DE COMBUSTIBLE.

2	Commis.....	par jour à.....	3	74
6	Agents pour le bois.....	id .....	12	78
136	Employés pour le bois.....	id .....	126	48
<hr/>				
144	A un total par jour de.....		\$	143 00

APPENDICE XXIII.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC DU CANADA.

Total du passif non versé (avec ou sans garantie) de la Compagnie, jusqu'au 31 Décembre, 1860.

A. LONDRES.	\$ cts.	\$ cts.
Intérêt—Intérêt du—Capital de débenture, Londres . . . . .		655417 81
Billets—Billets payables, Londres . . . . .	70566 63	
Billets payables, compte non balancé de Londres . . . . .	1146413 84	
Billets payables, Londres, compte de billets dus en sus . . . . .	1355366 66	
Compte pour lettres de change . . . . .	22093 97	2594441 10
Emprunts—Baring, frères et compagnie . . . . .	1468104 95	
Thos. Baring, compte d'emprunt, 1860 . . . . .	261377 96	
Baring, frères et compagnie, nouvel emprunt, 1860 . . . . .	158166 67	
Glyn et compagnie, compte d'emprunt, 1860 . . . . .	1385174 96	
G. C. Glyn, compte d'emprunt . . . . .	247835 00	
Glyn, Mills et cie., compte d'emprunt pour dépense . . . . .	2433 33	
Glyn, Mills et compagnie, nouvel emprunt, 1860 . . . . .	158166 66	
Agents Provinciaux, compte d'emprunt, 1860 . . . . .	245833 66	
Agents Financiers du Canada, (cpt. d'empr., 15 Nov.) . . . . .	2433333 33	
Emprunts sur bonds ordin. de la compagnie à 6 p. c. . . . .	632666 65	
Emprunts sur bonds de la corporation de Toronto . . . . .	183765 33	
Peto et compagnie, compte d'emprunt non balancé des débentures de la compagnie . . . . .	28713 33	
D. K. Hodgson, compte d'emprunt . . . . .	121590 22	
Glyn et compagnie, pour compte courant comptant . . . . .	50344 56	7377506 61
		\$10627365 52
<b>B. CANADA.</b>		
		\$ cts.
Emprunts spéciaux—Gouvernement du Canada . . . . .		178000 00
Emprunt spécial—Banque du Haut Canada . . . . .		200000 00
Billets Payables—en général :		
Billets donnés depuis le 30 Juin, 1860, inclus dans des balances dues à des commerçants pour éviter des complications . . . . .		155032 42
Dû à des commerçants pour comptes de magasins, combustibles, travaux d'ingénieurs, papeterie et divers . . . . .		588540 16
Gages dus sur compte du paie-maître de Montréal . . . . .		125443 61
Du aux commerçants et pour gages, sur compte du trésorier de Portland . . . . .		79930 46
Due Cie. J. G. T. pour Chicago, Détroit et Canada, d'après le bail actuel . . . . .		166121 71
Du à Gzowski et Cie., Intérêt sur hypothèque de Sarnia . . . . .		4872 00
Compte d'intérêt sur les terres de la Pointe St. Charles . . . . .		2990 58
Hypothèques de Toronto . . . . .		251 38
Laminoire pour laminage de rails à Toronto . . . . .		6108 95
Divers dus par cédula (a) . . . . .		30914 59
		\$1538205 86
<i>Sommaire.</i>		
A.—Passif à Londres . . . . .	\$10627365 52	
B.—Passif en Canada . . . . .	1538205 86	
	\$12165571 38	

**(a) Passif auquel on réfère dans la cédule B.**

	\$	cts.
Kingsford et Compagnie.....	7126	11
Compagnie du chemin à rail de Brockville et Ottawa.....	203	18
Companie du chemin à rail de Cobourg et Peterboro <sup>2</sup> .....	3815	53
Compte pour les travaux non classé.....	2107	50
A. G. Davis.....	59	06
Compte non classé.....	6487	42
W. Shanly.....	353	30
J. Elliott.....	250	31
Honble. A. T. Galt.....	180	00
Honble. R. McClelland....	59	77
Charges pour le trafic non payées, Londres.....	767	33
Compte non classé, Londres.....	389	32
Compte du Département de l'Ingénieur.....	9115	76
	<b>\$30914</b>	<b>59</b>

ETAT du passif encourru par la Compagnie du Chemin de Fer du Grand Tronc du Canada, par rapport aux listes de paye et comptes, à partir du 31 Décembre, 1860, au 31 Mars, 1861 ; montrant, aussi, les paiements faits pendant la même période.

	\$	cts.
Montant des listes de paye pour les mois de Janvier et Février, 1861.....	228378	89
Montant approximatif pour Mars, 1861 .....	118000	00
(Listes de paye non encore fournies au Bureau en chef.)		
Montant des comptes des commerçants pour travaux d'ingénieur, combustible, approvisionnements et cédules diverses pour les mois de Janvier et Février, 1861.....	116065	88
Montant approximatif de comptes semblables, pour le mois de Mars, 1861.....	44500	00
	<u>\$506944</u>	<u>77</u>
Réduit par—		
Paiements faits sur listes de paye, pour Janvier et Février, 1861..	\$228378	89
Paiements faits sur les listes de paye de date antérieure.....	154394	74
Paiements faits sur les comptes des commerçants pour travaux d'ingénieur, combustible, approvisionnements et cédules diverses, Janvier et Février, 1861.....	132684	23
	<u>515457</u>	<u>86</u>
Diminution du passif des travaux depuis le 31 Décembre dernier.....	\$8513	09
Emprunt spécial par le gouvernement provincial, le 15 Février, 1861, pour payer les gages et pour être repayés avec les argents reçus par la ligne.....	120000	00
Augmentation de tout le passif.....	<u>\$111486</u>	<u>91</u>

WM. H. HOPPER.

Compagnie du Chemin de Fer du Grand Tronc du Canada,  
Montréal, 4 Avril, 1861.



## A VO I R S ,

En sus de la ligne et de l'outillage de la Compagnie, (hypothéqué ou autrement,) 31 Décembre, 1860.

	\$	cts.
Capital de l'Atlantique et du St. Laurent.....	158166	65
Débitures de l'Atlantique et du St. Laurent.....	36500	00
Débitures de la cité de Toronto.....	252026	91
Débitures Provinciales non émises.....	9441	33
Fond d'emprunt d'amortissement de la cité de Portland, (en réduction de bail).....	236250	00
Quai de Steamship de Portland—dû ci-contre.....	26694	39
Compagnie d'entrepôt du St. Laurent—souscription.....	123184	65
Compagnie de Port Huron et Détroit—dû ci-contre.....	11432	45
id. id. sur travaux de construction, travaux d'ingénieur et stations.....	29026	29
Comptes pour fret non réglé.....	\$605119	16
Moins ce qui est dû pour agences, fret, etc.....	58936	83
	546182	33
Approvisionnements en main.....	395610	34
Combustible en main.....	152108	65
Comptant chez les banquiers—Canada.....	\$127925	18
Petit change.....	127	97
	128053	15
Dus par petits débiteurs.....	13915	58
Compte à tirer pour le Canada.....	24000	00
T. E. Blackwell.....	9976	85
Gzowski et cie., rente pour laminoire.....	2600	00
Edmonstone, Allan et cie.....	2627	25
Compagnie du chemin de fer du Nord.....	7225	61
Compagnie du chemin de fer Grand Occidental.....	3762	50
Compagnie du chemin de fer central de Michigan.....	341	92
Compagnie du chemin de fer de Port Hope et Lindsay.....	240	71
Compagnie de la fonderie d'Ontario.....	605	80
W. Rodden et Cie.....	4031	36
D. Robertson.....	4989	00
J. Reekie.....	16	84
Compte à tirer du secrétaire de Londres.....	1569	35
	\$3001146	61
Terres en Canada—		
Balance dont ne peuvent se rendre compte Baring, frères et Cie., pour le compte des lignes d'Arthabaska et subsidiaires.....		

H. HEMMING.

4 Avril, 1861.

APPENDICE XXIV.

CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.

ETAT des recettes hebdomadaires du trafic, montrant la proportion par mille, par semaine, depuis le 1er Janvier, 1854.

1854.				1855.			
Semaine finissant.	Milles.	Montant.	Proportion par mille par semaine.	Semaine finissant.	Milles.	Montant.	Proportion par mille par semaine.
		\$ cts.	\$ cts.			\$ cts.	\$ cts.
Janvier... 7	292	8001 73	27 40	Janvier... 6	292	14435 96	49 44
14	292	8871 56½	30 31	13	292	15351 68	52 57½
21	292	10633 48	36 41½	20	292	11326 85	38 79
28	292	10842 60	37 13	27	292	11833 85	40 63
Février... 4	292	12333 16	42 23½	Février... 3	292	12496 94½	42 80
11	292	10571 35½	36 84½	10	292	12223 37	41 86
18	292	13002 38½	34 25½	17	292	12547 22½	42 97
25	292	9605 13½	32 89½	24	292	14674 54½	50 25½
Mars.... 4	292	12195 12½	41 76½	Mars.... 3	292	15053 20½	51 55
11	292	12243 45½	41 93	10	292	17774 41½	60 87
18	292	13251 51½	45 38	17	292	15557 71	53 28
25	292	13793 07½	47 23½	24	292	18516 64	63 41
Avril.... 1	292	11500 77	39 38½	31	292	17258 19	59 10
8	292	14549 91	49 49	Avril.... 7	292	15429 39	52 84
15	292	12873 26	44 08½	14	292	17008 37½	58 25
22	292	15301 65½	52 40	21	292	20654 54½	70 73½
29	292	14763 23½	50 56	28	292	14234 95	48 75
Mai.... 6	292	14252 56½	48 81	Mai.... 5	292	16294 92	55 80½
13	292	16058 05½	54 99	12	292	21741 83	74 46
20	292	17818 45½	61 02	19	292	17522 07	60 01
27	292	17715 70	60 67	26	292	17370 80½	59 49
Juin.... 3	292	18244 40½	63 62	Juin.... 2	292	19691 23	67 43½
10	292	18576 83	62 48	9	292	18585 32	63 65
17	292	17179 96½	58 83½	16	292	17912 81	61 34½
24	292	16882 53	57 81½	23	292	17892 22	61 58
Juillet... 1	292	17651 85	60 45	30	292	19432 01	66 55
8	292	18134 36½	62 10	Juillet... 7	388	23164 47	59 70
15	292	16781 77½	57 47	14	388	25176 48	64 89
22	292	15559 98	53 28½	21	388	22929 16	59 10
29	292	15750 05	53 94	28	388	22966 57	59 19
Août.... 5	292	17755 73	60 80½	4	388	23157 06½	59 68
12	292	17885 35	61 25	11	388	23058 37	59 43
19	292	20062 90	68 71	18	388	25579 55	65 93
26	292	20072 63	68 74	25	388	24075 18	62 05
Septembre. 2	292	21920 53½	75 07	Septembre 1	388	24355 46½	62 76
9	292	20556 41	70 39½	8	388	22046 29½	56 82
16	292	20646 06	70 70½	15	388	22887 83	58 99
23	292	20133 16	68 91½	22	388	21266 13	54 80
30	292	20366 03½	69 75	29	388	23939 98	61 70
Octobre... 7	292	24006 47	82 21½	Octobre... 6	388	22899 55½	59 02
14	292	21487 70½	73 59	13	388	23504 23	60 57
21	292	20392 25½	69 49	20	388	23332 68½	60 13
28	292	20041 27½	68 63½	27	388	25085 51	64 65
Novembre. 4	292	20594 22½	70 53	Novembre 3	388	24068 94	62 03
11	292	17854 40	61 07½	10	388	21692 83½	56 65
18	292	15769 91½	54 00½	17	388	22482 33	57 94½
25	292	17305 74½	59 26½	24	513	26192 64	51 05½
Décembre. 2	292	20574 60	70 46	Décembre 1	513	27866 90	54 32
9	292	11769 36½	40 30½	8	513	28013 88	54 67
16	292	13718 07½	46 98	15	513	22397 27	43 66
23	292	12759 34	43 69½	22	513	23341 34	45 50
30	292	14576 52	49 92	29	513	16114 03	31 41

## APPENDICE XXIV.—(Continué.)

## CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.

ETAT des recettes hebdomadaires du trafic, montrant la proportion par mille, par semaine, depuis le 1er Janvier, 1854.

1856.				1857.			
Semaine finissant.	Milles.	Montant.	Proportion par mille par semaine.	Semaine finissant.	Milles.	Montant.	Proportion par mille par semaine.
		\$ cts.	\$ cts.			\$ cts.	\$ cts.
Janvier ... 5	513	14023 30½	27 14	Janvier ... 3	849	43619 03	51 38
12	513	14572 24½	28 99	10	849	34490 56	40 62½
19	513	15159 46	29 55	17	849	36711 17½	44 14
26	513	17940 60	34 97	24	849	27720 55	34 26½
Février.... 2	513	18181 14½	35 44	31	849	29701 48	36 71
9	513	17112 74	33 36	Février ... 7	849	33878 14	44 87½
16	513	18394 42½	35 86	14	849	36590 80	43 10
23	513	15631 79	30 47	21	849	45581 19½	53 69
Mars..... 1	513	23473 28½	45 76	28	849	55663 42	65 56
8	513	16781 35	32 71	Mars..... 7	849	47488 00	55 93
15	513	18461 02	35 98½	14	849	51222 87	60 33
22	513	24948 70½	48 63	21	849	53920 04	63 52
29	513	25511 42½	49 73	28	849	55498 19	65 57
Avril. .... 5	513	26998 60	52 63	Avril .... 4	849	54314 67	63 97½
12	513	21812 05	42 52	11	849	48543 37½	57 17½
19	513	23331 64½	45 48	18	849	46293 05½	54 52½
26	513	24397 64	47 56	25	849	44838 76	52 81
Mai. .... 3	513	23001 67	44 83½	Mai. .... 2	849	46001 91½	54 18½
10	513	24682 49½	48 11½	9	849	41662 69	49 07
17	513	25542 13½	49 79	16	849	43771 29	51 55½
24	513	21971 55½	42 83	23	849	43705 31½	51 48
31	513	22812 33	44 47	30	849	43340 21	51 05
Juin. .... 7	513	22686 71	44 22	Juin .... 6	849	47106 99½	55 49½
14	513	25939 18½	50 56½	13	849	46998 92	55 36
21	513	27346 87	53 31	20	849	47573 71	56 03½
28	513	25294 65½	49 31	27	849	48825 18	57 51
Juillet. .... 5	513	27401 70½	53 41	Juillet. .... 4	849	47236 75½	55 64
12	513	26276 71	51 22	11	849	48826 82½	57 51
19	513	22302 75½	43 47½	18	849	45623 54½	53 74
26	513	24640 93½	48 03	25	849	42377 06½	49 91
Avril..... 2	513	23278 81½	45 38	Avril. .... 1	849	42529 29	50 09½
9	513	23288 78	45 40	8	849	44943 03½	52 93½
16	513	26360 56½	51 38½	15	849	46705 27	55 01
23	513	24544 27	47 84½	22	849	47178 42	55 57
30	513	25614 62½	49 93	29	849	47679 67½	56 16
Septembre. 6	513	24648 61½	48 05	Septembre. 5	849	48589 04½	57 25
13	513	23924 53½	46 63½	12	849	47385 61½	55 81
20	513	24311 54	47 40	19	849	48157 02	56 72
27	513	27026 03	52 68	26	849	50040 62	58 94
Octobre.... 4	513	24353 50	47 47	Octobre. ... 3	849	50450 78	59 42½
11	513	26190 47	51 05½	10	849	51106 49	60 19½
18	513	25885 36	50 46	17	849	50015 12½	58 91
25	513	58523 87½	55 60	24	849	46957 76½	55 31
Novembre. 1	513	28091 49½	54 76	31	849	44583 37½	52 51
8	513	25261 99½	49 24½	Novembre. 7	849	48231 97	56 81
15	513	28359 31½	55 29	14	849	47462 82½	55 91½
22	849	48804 15	57 48½	21	849	48855 01½	57 54
29	849	51484 15	60 64	28	849	51591 95½	60 76½
Décembre. 6	849	44683 65½	52 63	Décembre. 15	849	60026 16½	70 70
13	849	45845 59½	54 00	22	849	58424 80	68 81
20	849	38066 91½	44 84	19	849	53131 88	62 58
27	849	33527 55½	39 49	26	849	44071 96½	51 90

APPENDICE XXIV.—(Continué.)

CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.

ETAT des recettes hebdomadaires du trafic, montrant la proportion par mille, par semaine, depuis le 1er Janvier, 1854.

1858.				1859.			
Semaine finissant.	Milles.	Montant.	Proportion par mille par semaine.	Semaine finissant.	Milles.	Montant.	Proportion par mille par semaine.
		\$ cts.	\$ cts.			\$ cts.	\$ cts.
Janvier... 2	849	35383 91½	41 67	Janvier... 1	880	33506 24½	38 07½
9	849	29008 56	34 16	8	880	29411 90½	33 42
16	849	31673 29½	37 30	15	880	32880 17½	37 36½
23	809	41911 55	51 80	22	880	39932 53	45 39
30	809	38872 67	48 05	29	880	40126 84	45 60
Février... 6	809	35926 54½	44 40	Février... 5	880	37172 44	42 24
13	809	30697 68½	37 94	12	880	35838 50	40 72½
20	809	37483 26	46 33	19	880	39869 73	45 30½
27	809	41939 83½	51 84	26	880	42274 71	48 04
Mars.... 6	809	43522 06	53 79	Mars.... 5	880	43703 65	49 66
13	809	44872 00½	55 46	12	880	45182 24½	51 34½
20	809	45711 88½	56 50	19	880	47665 51½	54 52
27	809	50383 11	62 27	26	880	51664 54	58 71
Avril.... 3	809	46304 35½	57 23	Avril.... 2	880	51544 10½	58 57
10	849	47833 08½	56 34	9	880	49068 19	55 76
17	849	49356 39	58 13	16	880	46963 46	53 36½
24	849	50653 83	59 66	23	880	44858 86	50 97½
Mai..... 1	849	46424 74½	54 77	30	880	46222 87½	52 52½
8	849	43083 89	50 74½	7	880	46923 76	53 32
15	849	46137 21	54 34	14	880	42496 49½	48 28
22	849	44228 96	52 09½	21	880	39927 40	45 37
29	849	41628 45½	49 03	28	880	41833 83	47 54
Juin..... 5	849	38732 36	45 62	Juin.... 4	880	40366 61	45 89
12	849	38828 27	45 73	11	880	38917 27½	44 22½
19	849	43164 95½	50 84	18	880	37301 16	42 39
26	849	33463 50½	45 30½	25	880	39662 78½	45 07
Juillet... 3	849	44081 99	51 92	Juillet... 2	880	41265 65	47 80
10	849	38883 07½	45 80	9	880	39707 94	45 12
17	849	36982 17½	43 56	16	880	39401 78	44 77½
24	849	36267 43½	42 83½	23	880	37434 65	42 54
31	849	39429 55	46 44	30	880	44364 69	50 41½
Août..... 7	849	36774 27½	43 31½	Avût.... 6	880	39133 74	44 47
14	849	37721 39½	44 43	13	880	38874 41	44 17½
21	849	37300 07½	43 93½	20	880	41954 92	47 67½
28	849	47163 37½	55 55	27	880	46381 09	52 70½
Septembre. 4	849	43421 69	51 14½	Septembre 3	880	45242 78	51 41
11	849	41753 80	49 18	10	880	48758 68	55 41
18	849	41132 17	48 45	17	880	51396 06	58 40½
25	849	43058 63½	50 72	24	880	51585 50	58 62
Octobre... 2	880	57491 97½	65 33	Octobre... 1	880	70903 84	80 57
9	880	49695 96	56 47	8	880	58697 96	66 70
16	880	52975 21½	60 20	15	880	60032 46	68 22
23	880	54877 89	62 36	22	880	60046 16	68 23½
30	880	56229 17½	63 89½	29	880	60484 38	68 73½
Novembre. 6	880	50332 36½	57 76½	Novembre 5	880	58476 65	66 45
13	880	50688 92	57 60	12	880	56154 40	63 51½
20	880	50110 34½	56 94	19	880	60764 84	69 05½
27	880	47144 43	53 57	26	970	63152 79	65 13½
Décembre. 4	880	51979 13	59 06½	Décembre 3	970	68453 21	70 60
11	880	45687 58½	51 92	10	970	51811 88	53 41½
18	880	45070 51½	51 21½	17	970	57945 26	59 73½
25	880	37147 27	42 21	24	970	57466 13	59 24½
				31	970	53777 11	55 44½

## APPENDICE XXIV.—(Continué.)

## CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.

ETAT des recettes hebdomadaires du trafic, montrant la proportion par mille, par semaine, depuis le 1er Janvier, 1854.

1860.				1860-1.			
Semaine finissant.	Milles	Montant.	Proportion par mille par semaine.	Semaine finissant.	Milles.	Montant.	Proportion par mille par semaine.
		\$ cts.	\$ cts.			\$ cts.	\$ cts.
Janvier... 7	970	49332 52	50 85	Septembre.. 1	970	66536 54	68 59½
14	970	52334 25	53 95½	8	970	73244 49	75 50½
21	970	50097 58	51 64½	15	970	66943 83	69 01½
28	970	52722 00	54 35½	22	970	79094 17	81 54
Février... 4	970	53529 08½	55 18½	29	970	80963 08	83 46½
11	970	50733 72½	52 30½	6	970	80523 47	83 01½
18	970	50926 14	52 50	13	970	80914 75	83 41½
25	970	55691 48	57 41½	20	970	81122 56	83 63½
Mars..... 3	970	56458 58	59 23½	27	970	80102 58	82 58
10	970	64186 77	66 17½	3	970	84866 82	87 49½
17	970	70915 67½	73 11	10	970	81847 15	84 37½
24	970	71417 34	73 62½	17	970	80195 72	82 67½
31	970	77308 98	79 70	24	970	78423 59	80 85
Avril. .... 7	970	70160 70	72 33	Décembre... 1	970	75033 14	77 35½
14	970	70858 89	73 05	8	970	70841 24	73 03½
21	970	70244 89	72 41½	15	970	66681 35	68 74½
28	970	66754 65	68 82	22	970	62197 15	64 12
Mai..... 5	970	60329 62	62 19½	29	970	60805 49	62 68½
12	970	55609 47½	57 33				
19	970	56099 13	57 83½				
26	970	56845 27½	58 60½				
Jun. .... 2	970	63378 16½	65 33½	1861.			
9	970	53301 50½	54 95	Janvier... 5	970	59588 37	61 43½
16	970	54105 50	55 78	12	970	59874 98	61 72½
23	970	53091 78½	54 73½	19	970	55549 20	57 26½*
30	970	55760 61	57 48½	26	970	47092 48	48 54½*
Juillet... 7	970	51754 37	53 35½	Février.... 2	970	48353 69	49 85*
14	970	55393 00	57 10½	9	970	40470 86	41 72½†
21	970	50760 27	52 33	16	970	42226 94	43 53½†
28	970	54471 99	56 15½	23	970	54306 51	55 98½†
Augt..... 4	970	57550 33	59 33	Mars..... 2	970	63309 81	65 26½
11	970	52784 17	54 41½	9	970	69227 18	71 36½
18	970	52395 14	54 01½	16	970	72795 03	75 04½
25	970	60734 29	62 61½	23	970	80651 74	83 14½
				30	970	88392 67	91 12½

\* "Trafic interrompu par les fortes tempêtes de neige."

\* id. id.

\* id. id.

† "Durant la plus grande partie de la semaine, les Trains ont été arrêtés par un froid intense ou des tempêtes."

†† "Trafic interrompu de nouveau par les tempêtes de neige."

†† id. id.

J. HARDMAN,

Auditeur du Trafic et Agent Général.

APPENDICE XXV.  
CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC DU CANADA.  
Etat indiquant les dépenses sur compte du revenu pour l'année finissant le 30 Juin, 1860.

	Mois finissant 30 Juillet, 1859.	Mois finissant 31 Août, 1859.	Mois finissant 30 Sept., 1859.	Mois finissant 31 Oct., 1859.	Mois finissant 30 Nov., 1859.	Mois finissant 31 Dec., 1859.	Mois finissant 31 Jan., 1860.	Mois finissant 28 Fév., 1860.	Mois finissant 31 Mars, 1860.	Mois finissant 30 Avril, 1860.	Mois finissant 31 Mai, 1860.	Mois finissant 30 Juin, 1860.	Toute l'année.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Dépenses de locomotive...	4737 49	95615 68	36642 90	48900 98	68570 97	72271 95	80654 10	87705 92	77274 03	68222 83	70930 76	60798 78	754326 39
Dépenses de voitures...	16679 49	17795 79	17300 10	17598 27	18552 69	25042 28	21939 81	26591 01	22357 70	20432 00	20136 76	21963 21	244689 11
Dépenses pour commerce	28960 03	28652 12	31985 88	34684 74	39851 61	46264 84	43664 92	51966 25	46332 92	43570 93	42103 03	39516 00	482933 27
Entretien du chemin	81142 93	63818 08	66313 20	64377 53	37054 46	73869 53	42639 53	45697 82	56719 48	53524 32	61753 03	51895 28	670635 49
Dépense générale	7544 39	5052 33	10205 64	7835 09	9244 51	16163 16	5535 78	7219 84	7065 86	5767 44	8464 17	92873 45	112971 67
Dépenses pour télégraphie.	1448 43	1465 53	1743 22	1378 48	1716 56	1707 80	1951 18	1903 07	2191 86	1989 33	2001 99	2249 95	21747 40
Entretien du pont Victoria.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	242 35	240 15	162 40	241 49	316 38	148 58	1351 35
Bateaux traversiers:													
Transport de passagers	3192 20	4471 67	4289 16	5473 26	4345 63	4182 15	1502 14	1479 33	1351 78	3072 19	2333 12	3113 75	35806 38
Transport de marchan-													
tises, etc.													
Pour réparation du chemin.	186704 96	139971 20	158480 10	170248 35	179366 43	239501 71	208830 12	225103 39	213456 03	198360 53	208069 24	202569 00	2328811 06
Taxes.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25132 79
Compensation, etc.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12612 53
Agences	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43976 16
Balance nette contre le trafic de la ligne du Déroit.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3241 01
Comptes du trafic non réglés	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15957 74
Total.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	\$2429731 29

Montréal, **JOSEPH ELLIOTT,** Secrétaire et Trésorier.  
Bureau de la Compagnie du Chemin de Fer du Grand Tronc, 24th Janvier, 1861.

## APPENDICE XXVI. A.

## CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.

## BUREAU DE L'AUDITEUR.

ÉTAT indiquant le nombre de passagers et tonneaux de fret, pour entrée et sortie, à chaque station,

POUR L'ANNÉE FINISSANT LE 30 JUIN, 1860.

STATIONS.	No. de Pas'gers.		Entrée de tonneaux.		Sortie de tonneaux.	
	Entrée.	Sortie.	Fret gé-	Combust-	Fret gé-	Combust-
			néral.	ible de la Cie.	néral.	ible de la Cie.
			Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Portland .....	61774½	53274½	148729 22	5783 25	72212 65	.....
Falmouth .....	1498½	1579	497 11	.....	72 10	.....
Cumberland .....	950½	1038	42 69	.....	20 85	.....
Yarmouth .....	9379	8057	1578 82	58 00	421 16	.....
Jonction de Yarmouth .....	.....	2768½	1780 84	.....	257 30	.....
North Yarmouth .....	2336½	1975½	340 35	.....	416 16	.....
Pownal .....	1609½	1218	342 04	.....	1501 90	.....
New Gloucester .....	1736	1805	860 28	.....	3619 06	.....
Cobb's Bridge .....	328½	485	53 60	.....	907 14	.....
Jonction de Danville .....	30772	37408½	37620 65	1540 50	23272 11	.....
Hotel Road .....	365	515½	147 98	.....	262 76	.....
Empire Road .....	1538½	949½	440 35	.....	1191 71	.....
Mechanic Falls .....	2982½	3400	2893 74	.....	3177 59	.....
Oxford .....	1272½	1546	474 63	.....	2062 88	.....
South Paris .....	8493½	7216½	4080 63	918 00	3497 18	.....
.....	679	711	1110 82	216 00	2032 74	.....
Bryant's Pond .....	2121½	1826½	1373 13	.....	6376 47	.....
Locke's Mills .....	447	553½	397 74	.....	626 29	.....
Bethel .....	1937	2381	2328 43	18 00	2689 77	.....
West Bethel .....	269½	329½	1912 93	.....	669 92	261 00
*Gilead .....	245	.....	.....	.....	.....	.....
Shelburne .....	231	288	121 24	.....	388 30	360 00
Gorham .....	5568½	2345	3061 81	.....	2944 51	2174 00
Berlin Falls .....	777	991½	403 62	9 75	9150 89	18 00
West Milan .....	204½	375½	366 49	.....	3971 97	383 50
*Starke .....	195	.....	.....	.....	.....	.....
Northumberland .....	1594	1937½	1746 15	.....	2931 10	2025 00
Stratford Hollow .....	304	362	98 88	.....	2243 03	474 00
North Stratford .....	1371	1473½	1365 02	.....	4997 64	495 00
*Wenlock .....	214½	.....	.....	.....	.....	.....
*Foster's Mills .....	30	.....	.....	.....	.....	.....
Island Pond .....	4124	3699½	4561 77	55 12	6500 55	2353 00

DIVISION DE PORTLAND.

APPENDICE XXVI. A.—(Continué.)

CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.—BUREAU DE L'AUDITEUR.

ÉTAT indiquant le nombre de passagers et tonneaux de fret, pour entrée et sortie, à chaque station, pour l'année finissant le 30 Juin, 1860.

STATIONS.	No. de Pas'gers.		Entrée de tonneaux.		Sortie de tonneaux.	
	Entrée.	Sortie.	Fret gé-	Combust-	Fret gé-	Combust-
			néral.	ible de la Cie.	néral.	ible de la Cie.
			Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
*Norton.....	21 $\frac{1}{2}$					
Boundary Line.....	375	357	285 49		554.00	61.63
Coaticooke.....	1699 $\frac{1}{2}$	1858	1987.73	354.00	1241.08	310.00
Compton.....	1713 $\frac{1}{2}$	1829	590.33	316.50	796.22	780.37
Waterville.....	984	1071 $\frac{1}{2}$	675 16		413.16	
Irennoxville.....	1614 $\frac{1}{2}$	1905 $\frac{1}{2}$	1048 89		1331 88	
Sherbrooke.....	6832 $\frac{1}{2}$	6169 $\frac{1}{2}$	4953.21	2077.60	2917.47	
Brompton Falls.....	1425	1365	815 94		11945.24	
Windsor.....	673	664	778.34	609.38	191.43	339.00
Richmond.....	5504	5989 $\frac{1}{2}$	4361.95	1674.63	2850.84	509.63
Durham.....	951 $\frac{1}{2}$	827	576.69	93.75	3643.88	1136.62
Acton.....	5208	5383	1571.69	297.00	10931.74	4509.10
Upton.....	2459 $\frac{1}{2}$	2745 $\frac{1}{2}$	917.05	14.50	7519.64	3193.13
Ninth Range.....	404	1297				
Britannia Mills.....	836	1483	307.70		10012.30	4981.13
St. Hyacinthe.....	11407 $\frac{1}{2}$	12423	5628.51	3076.25	5598.49	
*Soixante.....	491 $\frac{1}{2}$					
St. Hilaire.....	4870 $\frac{1}{2}$	5919	741.98	143.25	978.09	
Belœil.....		351	2112.69		299.62	
Boucherville.....	520	1146	543.50		92.13	
Charron.....	393	1578				
St. Lambert.....	3290 $\frac{1}{2}$	1774 $\frac{1}{2}$				
Danville.....	2112 $\frac{1}{2}$	2110 $\frac{1}{2}$	1270.79		6025.90	2069.00
Warwick.....	1004	1087 $\frac{1}{2}$	224.20		6903.27	1657.50
Arthabaska.....	2227 $\frac{1}{2}$	2326	6010.15	343.50	12535.97	
Stanford.....	1811	1764	660.61		5392.17	
Somerset.....	1563	1552	860.16		4485.56	1184.00
Bécancour.....	2086 $\frac{1}{2}$	1822	634.28		7527.75	229.00
Moulin de Méthot.....	835 $\frac{1}{2}$	849 $\frac{1}{2}$	100.09	612.00	4486.30	99.00
Rivière Noire.....	479 $\frac{1}{2}$	485	79.20		3739.71	898.00
Chemin de Craig.....	1090	1197 $\frac{1}{2}$	295.47	165.00	476.12	
Chaudière.....	826	683 $\frac{1}{2}$	752.47	228.00	684.85	
*Etchemin.....	1145					
Pointe Lévi.....	19565 $\frac{1}{2}$	28540 $\frac{1}{2}$	45954.03	2699.00	6256.03	
*St. Jean.....	147					
St. Henri.....	261	206	119.41	117.00	19.89	
St. Charles.....	639 $\frac{1}{2}$	717 $\frac{1}{2}$	158.84	329.00	30.77	
*St. Michel.....	61 $\frac{1}{2}$					
*St. Vallière.....	145					
St. François.....	321 $\frac{1}{2}$	402	48.97	231.00	82.84	
*St. Pierre.....	107					
St. Thomas.....	1595	2215	472.69	450.00	144.46	

DIVISION DE L'EST.

Pour une partie de l'année au 24 Décembre, 1859.



## APPENDICE XXVI. A.—(Continué.)

## CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.—BUREAU DE L'AUDITEUR.

ETAT indiquant le nombre de passagers et tonneaux de fret, pour entrée et sortie, à chaque station, pour l'année finissant le 30 Juin, 1860.

STATIONS.	No. de Pas'gers.		Entrée de tonneaux.		Sortie de tonneaux.	
	Entrée.	Sortie.	Fret gé-	Combus-	Fret gé-	Combus-
			néral.	tible de la Cie.	néral.	tible de la Cie.
			Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Montréal.....	56961½	54376½	98853 74	12513.25	52518.26	
Pointe Claire.....	1735½	2191	185 87		3923.42	1260.00
Ste. Anne.....	1077½	1674½	110 40	18 00	14 32	
Vaudreuil.....	2363½	3689	492.54	1242.00	801 41	
*Cèdres.....	640					
Coteau Landing.....	3524	3309½	773.38	1035 00	1076.54	
*Rivière Beaudette.....	383					
Lancaster.....	3685	5049½	1489.11		6112.38	6065.62
Summerstown.....	862	963½	40 33		60.74	
Cornwall.....	6848½	9286	621 84	687.00	801 6	
*Molinette.....	715					
Dickinson's Landing.....	1777	2994½	456.84		634 65	
*Aultsville.....	1457					
Williamsburg.....	2696½	4134	713 81		1335.84	
Matilda.....	1858	3230½	588 50		1177 88	99.00
*Edwardsburg.....	1221					
Jonction de Prescott.....		1642				
Prescott.....	24694	18084½	7563 78	1077 00	2964 49	
Maitland.....	826½	943½	173 46		259 7½	
Brockville.....	12806	13529½	5086.61	4929 28	5910 20	
Lyn.....	1661½	1661	1761 09		435 88	214.50
Mallorytown.....	1142½	1339	146 45		168 65	4521.08
Landsdowne.....	698½	825	68 15		170 83	1390.75
Gananoque.....	1940	1787	271 02		1695 72	4351.00
Kingston.....	19632	13882	6928.29	4471 00	5518 24	
*Ernestown.....	688½					
Napanee.....	4277½	5973	1075.25	768 00	1233.47	45 00
Tyendinaga.....	884	1031½	75 38	45 00	490 09	768 00
Shannonville.....	1651	1893½	536 37		219 00	
Belleville.....	11193½	11787½	2682.07		2622 97	300.00
Trenton.....	4342	5257	6912 82		603 51	
Brighton.....	4172½	4096½	428 29	36 00	997 02	1431.00
Colborne.....	3974	4514	484 93		1094 38	
Grafton.....	2070½	2266½	1058.25		1050 07	
Cobourg.....	15654	14766	3159 43	2681.25	5630 64	
Port Hope.....	14460½	14781½	3913.25		8432 02	986 25
Newtonville.....	889½	978	148 31		574 35	
Newcastle.....	3964½	4748½	443 13		2145 91	
Bowmanville.....	7248	8239	1055 19		2914 28	
Oshawa.....	4743½	6169	1673 36		6167 33	
Whitby.....	6873	8929	2112.73		3329 20	235.00
Duffin's Creek.....	1227½	1886	160 60		3113.77	1245 00
Frenchman's Bay.....	1304	2468	383.67		2958 56	1476.50
Port Union.....	742	1164	241 97	478 00	766 46	130 00
Scarboro.....	1827	2635½	456 64		998 58	

DIVISION CENTRALE.

APPENDICE. XXVI. A.—(Continué.)

CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.—BUREAU DE L'AUDITEUR.

ETAT indiquant le nombre de passagers et tonneaux de fret, pour entrée et sortie, à chaque Station, pour l'année finissant le 30 Juin, 1860.

STATIONS.	No. de Pas'gers.		Entrée de tonneaux.		Sortie de tonneaux.			
	Entrée.	Sortie.	Fret général.	Combustible de la Cie.	Fret général.	Combustible de la Cie.		
			Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
Toronto	74504 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	51887 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	62059.62	5309.90	45727.20	45.00		
Carleton	2237 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	2015	105.03	54.00	1176.18	.....		
Weston	4619 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	7649	404.61	64.00	3472.78	.....		
Malton	2892	4958	428.30	54.00	465.50	36.00		
Brampton	6329	11488	2325.90	720.00	5781.11	604.00		
Norval	803	1328	113.70	36.00	2129.00	243.00		
Georgetown.	4538	5876	1472.27	144.00	8038.91	.....		
Lime House.	517 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	735	.....	.....	.....	.....		
Acton West	3721 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	4006 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	463.88	544.00	3806.87	1435.50		
Rockwood.	5254 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	5760 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	213.51	27.00	3882.32	693.50		
Guelph.	15116 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	16555	5067.46	837.00	9549.84	.....		
Schants.	419 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	584 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	40.30	36.00	2924.96	2507.40		
Breslau	327 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	379	40.97	40.00	1081.44	.....		
Berlin	4372	4485 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1477.65	1027.00	4798.66	.....		
Petersburg	517	634	124.32	46.00	921.84	416.00		
Baden.	556	794 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	208.04	144.00	533.70	342.00		
Hamburg	1559	1616	569.85	36.00	525.56	4.00		
Shakespeare	984 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1074	204.26	54.00	517.93	84.00		
Stratford	10608 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	10153	3753.24	180.00	5238.68	544.22		
St. Mary's.	7318	8663 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	4133.31	2353.50	11119.30	190.00		
Thorndale.	757 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1018 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	26.72	.....	321.21	3037.50		
London	8648 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	6719	4442.23	477.00	5910.80	.....		
Lucan	736 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	903	68.12	270.00	595.39	.....		
Craig's.	711 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	886 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	513.94	180.00	251.27	.....		
Westwood.	237 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	149	.....	.....	.....	.....		
Widder	1954	2039 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	245.65	424.42	1233.87	279.00		
Forrest	699	980	88.31	.....	1125.21	1344.20		
Perth.	66	54 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	.....	.....	.....	.....		
Sarnia	3006 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	2381	1199.41	1576.80	480.93	.....		
Extension du Détroit.	Ouvert le 21 Novembre, 1859.		.....	.....	.....	.....		
Port Huron			4132	3827 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	1504.40	558.00	160.24	.....
Smith's Creek			630 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	906	175.68	.....	381.94	90.00
Ridgeway			2151	2851 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	508.83	.....	484.62	.....
New Baltimore			1318 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	1675 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	246.27	.....	304.62	378.00
Mount Clemens.			2454 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	3058 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	148.56	.....	125.09	.....
Chemin d'Utica.			420 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	789 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	37.54	.....	2138.79	615.15
Jonction du Détroit.	.....	764	.....	.....	.....	.....		
Détroit.	13459 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	6624	2431.94	.....	18087.10	2103.00		
Conducteurs	22781 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	22781 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	.....	.....	.....	.....		
Total	689832 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	689632 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	552739.84	70231.53	552739.84	70231.53		

FRET.		PASSAGERS.		FRET.	
Bois de service et de corde.	Tonn's.	Etranger	Local	Etranger	Tonn's.
Marchandises générales	191526	102195	587637 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	93685 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	529285 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
	431445 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>				

N. B.—Sur les Stations marquées avec un \* les cartes sont seulement émises par les Conducteurs à bord des chars.

BUREAU DE L'AUDITEUR.

ÉTAT GÉNÉRAL DE PASSAGER POUR L'ANNEE FINISSANT LE 30 JUIN, 1860.

LOCAL de Station à Station.....	587637½
ETRANGER, aux et des Stations C. G. T.—Chemin de fer d'Andros. et Kennebec,	33936
“ “ “ Diligences, .....	42.0
“ “ “ Chemin de fer de Portland, Saco et Portsmouth.	7149
“ “ “ Steam Packet de Portland .....	3648
“ “ “ Bateau à vapeur de St. Jean .....	39½
“ “ “ Steamer du Lac Magog .....	71½
“ “ “ New Kork, viâ Portland, .....	1120
“ “ “ Chemin de fer d'Ottawa et Prescott.....	10430
“ “ “ Chemin de fer de Brockville et Ottawa.....	165
“ “ “ Chemin de fer de Cobourg et Peterborough...	8
“ “ “ Steamers de Rochester,.....	4
“ “ “ Steamers du Cape Vincent.....	60
“ “ “ Chemin de fer de Port Hope B. et Lindsay...	205
“ “ “ Chemins arrière d'Ogdensburg.....	326½
“ “ “ New York, viâ Cape Vincent.....	131½
“ “ “ Chemins en arrière de Toronto .....	8426½
“ “ “ Buffalo et Lac Huron,.....	263
“ “ “ Chemins en arrière du Détroit.....	4570½
“ “ “ Agence de Boston (Chemin de fer et Bateau).	2365
	79129
Parcours depuis le chemin de fer d'Androscoquin jusqu'à Boston.....	11193
“ “ Boston au chemin de fer d'Androscoquin .....	9563
“ “ Agence de Boston aux chemins en arrière de Toronto .....	248
“ “ “ “ “ Détroit.....	151½
“ “ “ “ “ Ottawa et Prescott..	19½
“ “ “ “ “ viâ Ogdensburg, aux chemins en arrière de Toronto.	115
“ aux et des chemins en arrière de Toronto et chemins en arrière d'Ogdensburg	913½
“ “ “ “ “ Ottawa et Prescott.	11
“ “ “ “ “ Boston viâ Portland.	52
“ “ “ “ “ Androscoquin et Kennebec,	40½
“ chemins en arrière du Détroit et chemins en arrière d'Ogdensburg..	722
“ “ “ “ “ Ottawa et Prescott.....	1
“ “ “ “ “ Boston viâ Portland.....	24
“ “ “ “ “ Androscoquin et Kennebec.	12
	23066
Nombre total de Passagers, .....	689832½
Nombre total de Milles parcouru.....	47432143
Distance moyen e parcourue par chaque Passager.....	68.75
Recettes totales de Passager .....	\$1082233.40½
Recette moyenne par Passager.....	1.56.88
Recette moyenne par Passager par Mille.....	2.28

Comparée avec l'année finissant le 30 Juin, 1859.

Milles parcourus par chaque Passager.....	Augmentée 4.53 par cent.
Recette moyenne par Passager.....	“ 7.08 “
Recette par Passager par Mille.....	“ 2.70 “

ÉTAT INDIQUANT LES DISTANCES PARCOURUES PAR LES PASSAGERS.

VOYAGE—	au-dessous de 10 Milles..	88339½	VOYAGE—400 Milles et au-dessous	450 Milles, 3119½
“ 10 Milles et au-dessous 20	“ “ “ 20	128923½	“ 400 “ “ 500	“ “ 500 “ 1279½
“ 20 “ “ 30	“ “ “ 30	137073	“ 500 “ “ 550	“ “ 550 “ 3852½
“ 30 “ “ 50	“ “ “ 50	120380	“ 550 “ “ 600	“ “ 600 “ 2893½
“ 50 “ “ 75	“ “ “ 75	66685½	“ 600 “ “ 650	“ “ 650 “ 3461½
“ 75 “ “ 100	“ “ “ 100	27918½	“ 650 “ “ 700	“ “ 700 “ 312½
“ 100 “ “ 150	“ “ “ 150	38918½	“ 700 “ “ 750	“ “ 750 “ 1283
“ 150 “ “ 200	“ “ “ 200	28593	“ 750 “ “ 800	“ “ 800 “ 31½
“ 200 “ “ 250	“ “ “ 250	11838	“ 800 “ “ 850	“ “ 850 “ 512
“ 250 “ “ 300	“ “ “ 300	9193	“ 850 “ “ 900	“ “ 900 “ 776½
“ 300 “ “ 350	“ “ “ 350	13128	“ 900 “ “ 950	“ “ 950 “ 26
“ 350 “ “ 400	“ “ “ 400	848	“ 950 et au-dessus .....	445½

J. HARDMAN, Auditeur.

APPENDICE XXVI. B.

CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.

BUREAU DE L'AUDITEUR.

ETAT indiquant le nombre de passagers et tonneaux de fret, pour entrée et sortie, à chaque Station,

POUR LES SIX MOIS FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE, 1860.

STATIONS.	No. de Pas'gers.		Entrée de tonneaux.		Sortie de tonneaux.		
	Entrée.	Sortie.	Fret général.	Combustible de la Cie.	Fret général.	Combustible de la Cie.	
							Ton'x.
DISTRICT DE L'ATLANTIQUE.	Portland.....	46530½	34265	87489.39	5062.50	37761.15	
	Falmouth.....	805	954	370.47		7.21	
	Cumberland.....	620	829½	73.73		4.01	
	Yarmouth.....	4485	4585	833.42	18.00	1139.92	
	Jonction de Yarmouth.....		1620½	1672.59		84.30	
	North Yarmouth.....	974	1071½	152.92	9.00	132.46	
	Pownal.....	1215½	826½	114.20		600.07	
	New Gloucester.....	963	1173½	184.08	54.00	973.83	
	Cobb's Bridge.....	176½	323½	22.82	9.00	510.73	
	Jonction de Danville.....	13484½	22420	24472.98	774.00	12078.46	
	Hotel Road.....	205	365½	61.76	9.00	194.90	
	Empire Road.....	1221½	643½	176.96	9.00	650.72	
	Mechanic Falls.....	1730	2087	1762.74	9.00	800.64	
	Oxford.....	626	941	203.86		500.50	
	South Paris.....	5252	5047½	1374.27		1321.74	
	West Paris.....	372½	422½	388.34	36.00	937.59	
	Bryant's Pond.....	1054	1029½	703.93		829.20	
	Locke's Mills.....	214½	346	118.41		278.61	306.00
	Bethel.....	1090	1581½	698.83		661.71	99.00
	West Bethel.....	160½	185½	174.11		478.09	81.00
	* Gilead.....	109					
	Shelburne.....	138½	202	67.15		30.33	162.00
	Gorham.....	3527	2020½	983.83		1253.87	1530.00
	Berlin Falls.....	543	646½	271.17		7226.89	
	West Milan.....	151½	153½	224.60		756.30	
	* Starke.....	67½					
	Northumberland.....	861	1040½	164.43		1026.39	2538.00
	Stratford Hollow.....	89	123	64.05		855.59	760.50
North Stratford.....	574½	805	691.39		1991.65		
* Wenlock.....	88						
* Foster's Mills.....	14						
Island Pond.....	2485½	2270	2627.31	184.50	3300.85	513.00	

## APPENDICE XXVI. B.—(Continué.)

## CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.—BUREAU DE L'AUDITEUR.

ETAT indiquant le nombre de passagers et tonneaux de fret, pour entrée et sortie, à chaque Station, pour les six mois finissant le 31 Décembre, 1860.

STATIONS.	No. de Pas'gers.		Entrée de tonneaux.		Sortie de tonneaux.	
	Entrée.	Sortie.	Fret général.	Combustible de la Cie.	Fret général.	Combustible de la Cie.
			Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Norton.....	22					
Boundary Line.....	17 $\frac{1}{2}$	181 $\frac{1}{2}$	29 59		357 91	720 00
Coaticooke.....	531 $\frac{1}{2}$	1170	525 29	720 00	360 98	184 50
Compton.....	952	1051 $\frac{1}{2}$	246 30		545 11	
Waterville.....	486	707	338 64		108 12	
Lennoxville.....	1102 $\frac{1}{2}$	1232	491 86		910 00	
Sherbrooke.....	4358 $\frac{1}{2}$	3703 $\frac{1}{2}$	1793 77	2426 12	807 54	
Brompton Falls.....	901	1127 $\frac{1}{2}$	178 24	9 00	8961 01	342 00
Windsor.....	380	383	26 64	849 75	31 24	
Richmond.....	3455 $\frac{1}{2}$	3913	2735 13	2282 25	1813 45	81 00
Durham.....	619	581	113 41	630 00	899 81	2425 87
Acton.....	4085 $\frac{1}{2}$	5313	2002 08		4466 81	2366 25
Upton.....	1245 $\frac{1}{2}$	2164 $\frac{1}{2}$	450 71		1918 42	1470 63
Neuvième Rang.....	179	706 $\frac{1}{2}$				
Britannia Mills.....	476 $\frac{1}{2}$	739 $\frac{1}{2}$	33 79		1065 15	2478 00
St. Hyacinthe.....	6758 $\frac{1}{2}$	6336	2549 05	2331 00	3782 62	
* Soixante.....	350					
St. Hilaire.....	2321 $\frac{1}{2}$	2190 $\frac{1}{2}$	253 24	381 75	193 18	
Belœil.....		1048	1129 89		143 32	
Boucherville.....	354	672	57 77	9 00	5 14	
Charron.....	340	1174				
St. Lambert.....	4061 $\frac{1}{2}$	1833 $\frac{1}{2}$				
Dauville.....	1145	1177	617 43		1123 58	240 00
Warwick.....	496 $\frac{1}{2}$	475 $\frac{1}{2}$	117 26		1953 26	825 00
Arthabaska.....	1207 $\frac{1}{2}$	1441	2358 07	351 00	6946 81	
Stanford.....	864	914 $\frac{1}{2}$	318 60		3704 92	
Somerset.....	1021	873 $\frac{1}{2}$	543 84	474 00	1345 65	2042 00
Bécancour.....	1136 $\frac{1}{2}$	1146	411 09		4820 91	441 00
Moulins de Méthot.....	380	395	179 91		1823 06	
Rivière Noire.....	324	366 $\frac{1}{2}$	79 38	216 00	1505 28	
Chemin de Craig.....	576	1119	278 27	216 00	405 21	
Chaudière.....	543	537	718 57	279 00	905 58	
Pointe Lévi.....	13366 $\frac{1}{2}$	18554	21152 67	1772 00	3846 79	

DISTRICT DE L'EST.

APPENDICE XXVI. B.—(Continué.)

CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.—BUREAU DE L'AUDITEUR.

ÉTAT indiquant le nombre de passagers et tonneaux de fret, pour entrée et sortie, à chaque Station, pour les six mois finissant le 31 Décembre, 1860.

STATIONS.	No. de Pas'gers.		Entrée de tonneaux.		Sortie de tonneaux.	
	Entrée.	Sortie.	Fret gé-	Combust-	Fret gé-	Combust-
			néral.	ible de la Cie.	néral.	ible de la Cie.
			Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Montreal . . . . .	34764½	36690	51452.48	1222.88	32006.35	
Pointe Claire . . . . .	1020	1086	61.19		202.73	54.00
Ste. Anne . . . . .	722	913	60.95	27.00	26.62	
Vaudreuil . . . . .	2707½	1937½	252.32	99.00	257.06	
*Cèdres . . . . .	389½					
Coteau Landing . . . . .	2009	1697	381.58	297.00	174.16	
*Riviere Beaudette . . . . .	253					
Lancaster . . . . .	2175	2914	669.19		1083.10	1611.00
Summerstown . . . . .	503½	562½	9.80		10.33	
Cornwall . . . . .	3851½	5393	451.92	1377.00	555.65	
*Moulinette . . . . .	279½					
Dickinson's Landing . . . . .	1055½	1625½	238.64		440.14	387.00
*Aultsville . . . . .	1057					
Williamsburg . . . . .	1510½	2142½	349.80		486.53	12.00
Matilda . . . . .	1061	1631½	235.75		466.74	63.00
Edwardsburg . . . . .	579½	191	47.45	12.00	60.88	
Jonction de Prescott . . . . .		1096½				
Prescott . . . . .	15487½	10526½	3333.33		1432.47	
Maitland . . . . .	229	432	39.66		155.75	
Brookville . . . . .	7594½	7744½	2684.82	3515.40	3714.22	
Lyn . . . . .	1163½	1163½	583.47		1517.39	459.00
Mallorytown . . . . .	481½	741	92.39		229.40	
Lansdowne . . . . .	411½	434½	86.76		189.06	572.40
Gananoque . . . . .	990	910½	145.82		471.96	5679.00
Kingston . . . . .	9881½	8712½	2230.22	2772.00	3980.43	
Ernestown . . . . .	156					
*Bath . . . . .	264					
Napanee . . . . .	2238½	3223½	615.94	1248.00	365.02	
Tyendenaga . . . . .	507	539½	35.39		72.28	1248.00
Shannonville . . . . .	835½	950	79.87		212.83	
Belleville . . . . .	7052	6804½	1284.52		636.15	320.00
Trenton . . . . .	2575½	2974	1338.04		309.46	9.00
Brighton . . . . .	2434	2312	256.82		617.13	975.00
Colborne . . . . .	2374	2514½	281.99		519.07	980.00
Grafton . . . . .	1049½	1133½	164.83	19.00	353.94	643.50
Cobourg . . . . .	8768	8021	1241.79	2908.50	3193.83	
Port Hope . . . . .	8691½	7696½	2524.03		4621.46	
Newtonville . . . . .	477	572½	157.30		175.36	166.50
Newcastle . . . . .	1963	2607	257.28	481.75	1092.72	
Bowmanville . . . . .	3880	4425½	575.48		1879.16	10.00
Oshawa . . . . .	2690	3735	952.56	10.00	2933.82	314.25
Whitby . . . . .	3866	5309½	1380.31		1664.93	245.00
Duffin's Creek . . . . .	780½	1041	107.73		1220.45	465.12
Frenchman's Bay . . . . .	734	1368	117.19		856.68	207.00
Port Union . . . . .	358	565½	64.86		169.07	
Scarboro . . . . .	1073½	1392½	346.84	5.00	405.61	

DISTRICT CENTRAL.

## APPENDICE XXVI. B.—(Continué.)

## CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.—BUREAU DE L'AUDITEUR.

ETAT indiquant le nombre de passagers et tonneaux de fret, pour entrée et sortie, à chaque Station, pour les six mois finissant le 31 Décembre, 1860.

STATIONS.	No. de Pas'gers.		Entrée de tonneaux.		Sortie de tonneaux.		
	Entrée.	Sortie.	Fret gé- néral.	Combus- tible de la Cie.	Fret gé- néral.	Combus- tible de la Cie.	
							Ton'x.
DISTRICT DE L'OUEST.	Toronto	44276	28944½	29543.48	3911.12	27696.58	
	Carleton.	785	1091½	100.95		88.77	
	Weston	2545	4445½	226.47	27.00	1514.27	
	Malton	1461½	2750	270.00	27.00	176.42	
	Brampton	3690	6739½	1467.74	423.00	3618.49	36.00
	Norval.	407	681½	82.38	18.00	1167.26	585.00
	Georgetown.	2666	3482	905.62		4891.23	216.00
	Lime House	304	421½				
	Acton.	2367½	2533	233.94	895.50	2203.78	1692.00
	Rockwood.	3097	3371½	192.01	36.00	1881.46	1565.25
	Guelph.	7857½	9539½	2929.34		5162.35	
	Schants	197	218	94.79		1160.27	629.25
	Breslau.	121	130	54.46		604.09	252.00
	Berlin.	2294½	2518	1183.29	549.00	2756.12	18.00
	Petersburg	263½	297½	212.62		600.52	
	Baden.	420	483½	92.35		238.79	
	Hamburg	754	766½	304.52	18.00	455.17	
	Shakespeare.	480	549	114.71		346.89	
	Stratford.	6425½	5009	2586.90		4366.94	513.00
	St. Mary's.	4268	5233	1975.06	942.43	2953.35	
	Thorndale.	511½	954½	135.54		118.77	771.78
	London.	5301	3476½	2505.78	342.35	5311.32	
	Lucan	633½	702	436.17	29.00	1590.50	
	Craig's.	676½	672½	178.24		1225.23	30.00
	Westwood	196	314	19.27	10.00	141.42	9.00
	Widder	1453½	1204½	193.44	355.00	1171.15	
	Forrest	432½	477½	89.22		1151.97	355.00
	Perth.	69	93				460.00
Sarnia.	2412	2112½	1228.87	460.00	2258.71		
Extension du Détroit.	Port Huron	3456	3430	1486.84		90.93	
	Smith's Creek	297	624	11.70		436.30	
	Ridgeway	1902	2693	281.77		1952.32	
	New Baltimore.	912½	1304	50.11		130.36	
	Mount Clemens.	1564½	2320	111.10		147.95	
	Chemin d'Utica.	55½	97½	25.35		49.88	
	Jonction du Détroit.		835				
	Détroit	14284½	7142	2677.57		15342.49	
Conducteurs	11474½	11474½					
Total	418076½	418076½	292986.13	41158.80	292986.13	41158.80	
FRET. Tonneaux.		PASSAGERS.		FRET. Tonneaux.		FRET. Tonneaux.	
Bois de service et de corde. 75879½		Etranger. 60682		Etranger. 281022		Local. 53123	
Marchandises générales. 258265½		Local. 357394½					
Total. 334145		418076½				334145	





## APPENDICE

## COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

COMPTE non classé du REVENU étant des charges contre le Revenu qui  
mais qui ont été encourues

*Dr.*

	\$	cts.
Charges sur fret de la Compagnie, savoir : cette portion qui appartient au compte de revenu encouru avant le 1er Juillet, 1860.....	46,930	86
Remboursé Gzowski et Cie. surcharge sur engins et chars pour lestage..	23,294	70
Payés pour rails laminés à nouveau dans le semestre courant, mais reçus dans le semestre antérieur.....	11,528	37
Perte sur travaux de la ligne de la Rivière du Loup, par comptes antérieurs.....	8,169	35
Payé pour steamers du Lac par comptes antérieurs.....	3,815	00
Payé pour assurance sur bâtisses à la Point St. Charles, par comptes antérieurs.....	23,895	58
Balance pour louage de chars.....	77	85
Meubles et fournitures pour l'hôtel Sarnia, par comptes antérieurs.....	9,524	48
Outils d'entretien achetés de contracteurs.....	5,237	33
Dépenses pour la Station de l'Union surchargées et remboursées.....	827	94
Département du Trafic—Mauvaises dettes effacées.....	11,882	62
	145,184 08	
Rentes et intérêt sur hypothèques :—		
Compte pour loyer de l'Atlantique et du St. Laurent. \$2,248,766 22	2,248,766	22
Rente pour terres au Sud de Québec.....	1,864	39
Intérêt pour hypothèque sur terres à Toronto.....	751	00
Id. terres à Sarnia.....	2,400	00
	2,253,781 61	
	\$2,398,965 69	

## COMPTE DU

	\$	cts.
Compte non classé du revenu—Montant chargé au revenu sur transactions antérieures au 30 Juin, 1860.....	924,668	75
Balance au débit du compte de revenu pour les six mois finissant le 31 Décembre, 1860.....	10,440	57
	2,396,781 83	

4 Avril, 1861.

XXVII. — (Continué.)

DU GRAND TRONC DU CANADA.

ont été faites dans les livres de la Compagnie durant les six mois actuels—  
avant le 1er Juillet, 1860.

Cr.

	\$	cts.
Montant crédité à la compagnie du Détroit, par un premier arrangement— remboursé—le contrat étant annulé . . . . .	5,114	73
Crédits sur compte pour faire marcher les travaux . . . . .	5,865	65
Reçu de l'hôtel Sarnia . . . . .	1,053	73
Amendes . . . . .	590	32
	12,624 43	
Balance portée au débit du compte de revenu, 31 Décembre, 1860 . . . . .	2,386,341	26
<div style="position: absolute; top: 50%; left: 50%; transform: translate(-50%, -50%); border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; width: 100%; height: 100%;"></div>		
	2,398,965 69	

REVENU—(GÉNÉRAL.)

	\$	cts.
Balance au Crédit du revenu sur comptes du 30 Juin, 1860, tel qu'examiné . . . . .	1,472,113	08
Balance portée plus bas—étant le débit contre le compte de revenu le 31 Décembre, 1860 . . . . .	2,396,781	83
	2,396,781 83	

H. HEMMING.

APPENDICE  
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER  
COMPTE DU REVENU pour les six mois

Dt.

D É P E N S E.		\$	cts.
Dépenses en rapport avec les locomotives .....	(G)	407,431	61
Id. avec le trafic de passager.....	(H)	125,401	42
Id. avec le trafic de commerce.....	(I)	266,243	02
Entretien du chemin et des bâtisses.....	(K)	474,142	74
Charges générales en rapport avec le trafic.....	(L)	64,262	16
Dépenses pour faire marcher le télégraphe .....	(M)	11,669	21
Dépenses générales, inclus la direction, les honoraires en loi, etc.....	(N)	29,543	33
Taxes.....	(O)	16,748	61
Dépenses pour faire marcher les bateaux-traversiers .....		11,748	91
Entretien du pont Victoria .....		580	83
Dépenses de l'hôtel Sarnia .....		2,678	80
Domages pour terres .....		1,451	01
Pertes et dommage aux propriétés .....		17,947	90
Compensation pour perte de vie et accident.....		1,581	70
Réclamations pour bestiaux .....		1,239	37
Transport de passagers et malles aux et des stations .....		1,064	94
Chariage et dépenses pour passagers et marchandises .....		11,743	90
Dépenses d'agences dans les Etats-Unis.....		23,540	90
Dépenses d'agences en Europe .....		2,698	25
Traverse d'Ogdensburg.....		993	25
Perte sur travaux de la ligne de la Rivière du Loup .....		4,889	26
Payé sur contrat avec les propriétaires des steamers du Lac .....		14,590	00
Fret des approvisionnements et combustible de la compagnie crédité mais non autrement chargé .....		22,136	72
		1,514,327	84
Rentes et intérêt sur hypothèques :--			
Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent .....		\$190,832	40
J. C. F. de la Compagnie du G. T., de Chicago, Détroit et Canada .....		87,600	00
Rentes sur terres au Sud de Québec .....		1,370	00
Id. à la Pointe St. Charles, Montréal.....		2,990	58
Intérêt pour hypothèque sur terres à Toronto .....		1,111	00
Id. id. à Sarnia.....		2,400	00
		286,303	98
		\$ 1,800,631	82

XVII. — (Continué.)

DU GRAND TRONC DU CANADA.

finissant le 31 Décembre, 1860.

Cr.

RECETTES.	
	\$ cts..
Passagers,—No. 418,076½.....	705,472 58.
Service spécial .....	4,422 30.
Bagage .....	4,747 66.
Malles .....	57,652 80.
Commerce,—Tonneaux 334,145.....	1,011,030 71.
Trains Expres .....	15,199 89.
Louage de char.....	546 64.
Messages de télégraphe.....	1,165 76.
Rente pour papiers-nouvelles.....	266 66.
Impression de billet.....	10 00.
Rentes.....	10,461 99.
Hôtel Sarnia .....	1,560 00.
Montant provenant des chemin de fer du Grand Occidental et du Nord pour l'usage de la station de l'Union, à Toronto.....	2,009 98.
Montant provenant des même compagnies pour dépenses d'icelles.....	2,504 26.
Reçu pour frêter un bateau-traversier.....	400 00.
Amendes.....	123 98.
	1,817,575 21.
Moins réclamation contestée sur comptes du trafic .....	27,333 96.
	1,790,191 25.
Balance au débit du compte de revenu pour les six mois finissant le 31 Décembre, 1860, après paiement de rentes et intérêt sur hypothèques .....	10,440 57.
	\$ 1,800,631 82.

## APPENDICE XXVII.—(Continué.)

DÉTAILS de dépense auxquels on réfère dans le Compte de Revenu.

DÉPENSES DE LOCOMOTIVE, (G.)	Extension du Déroit.		Total (com- pris l'exten- du Déroit.)
	\$	cts.	\$ cts.
Salaires et gages en rapport avec les travaux de locomotives. . . . .	5635	48	95750 71
Bois de corde . . . . .	4292	19	134954 58
Huile, suif et perte . . . . .	469	31	14383 46
Matériaux pour réparer les engins et tenders. . . . .	11245	08	58847 16
Gages pour réparer les engins et tenders . . . . .	2917	60	73701 52
Réparations aux boutiques, citernes, outils, etc. . . . .			824 82
Réparations inachevées par la compagnie. . . . .			11435 79
Eclairage . . . . .			564 59
Menus effets . . . . .			
Eau. . . . .	642	24	16968 98
	25201	90	407431 61
DÉPENSES POUR TRAFIC DE PASSAGER, (H.)			
Salaires des surintendants, commis pour les entrées, etc. . . . .	1701	87	20591 24
Gages des conducteurs, gardes-frein, etc. . . . .	1691	50	30456 20
Huile, suif et perte . . . . .	114	64	3241 50
Matériaux pour réparer les chars . . . . .	2466	32	17335 24
Gages pour réparer les chars . . . . .	512	79	18993 02
Réparations aux boutiques, citernes, outils. . . . .	28	18	4649 96
Réparations inachevées par la compagnie. . . . .			2205 11
Combustible. . . . .	416	92	7930 89
Menus effets. . . . .	31	93	176 68
Eclairage . . . . .	389	46	5121 88
Gages des gardes excentriques. . . . .	765	81	13662 71
Divers. . . . .	132	97	1036 99
	8252	39	125401 42
DÉPENSES POUR TRAFIC DU COMMERCE, (I.)			
Salaires aux surintendants, commis, etc. . . . .	1658	90	28494 52
Gages pour conducteurs, gardes-frein et portes-faix. . . . .	3255	86	51638 49
Huile, suif et perte . . . . .	422	05	16398 85
Matériaux pour réparer les chars et feuillards. . . . .	7474	27	44586 21
Gages pour réparer les chars et feuillards. . . . .	1126	91	43926 82
Réparations aux boutiques, citernes, outils, etc. . . . .	44	51	8357 30
Réparations inachevées par la compagnie. . . . .			2226 04
Eclairage . . . . .	135	79	6166 01
Combustible. . . . .	472	52	9075 75
Menus effets. . . . .	75	85	294 57
Gages des gardes excentriques. . . . .	767	84	15116 96
Divers. . . . .	2586	43	9161 50
	18050	93	266243 02
ENTRETIEN DU CHEMIN ET DES BATISSES, (K.)			
Inspecteurs, gages et outils des poseurs de plaques et journaliers. . . . .	9673	62	123215 56
Rails, chaises, traverses, ajustements. . . . .	701	64	185953 62
Lest et lestage. . . . .	3332	40	44110 28
Réparations pour ponts, conduits souterrains ( <i>culverts</i> ) etc. . . . .	1169	90	55563 05
Réparations pour stations, bâtisses, etc. . . . .	7244	59	25540 87
Réparations pour prémises. . . . .	169	83	4663 35
Proportion des salaires des ingénieurs et dépenses de bureau. . . . .	917	49	14075 57
Entretien pour lequel il a été contracté. . . . .			19440 04
Menus effets . . . . .			320 02
Eclairage . . . . .		33	198 82
Combustible . . . . .		5 14	248 90
Divers. . . . .			812 66
	23214	94	474142 74

APPENDICE XXVII.—(Continué.)

DÉTAILS de dépense auxquels on réfère dans le Compte de Revenu.

CHARGES GÉNÉRALES, (L.)	Extension du		Total (com-	
	Détroit.		pris l'exten-	
	\$	cts.	\$	cts.
Salaires des officiers et commis. ....			26643	83
Avertissement, impression, etc. ....	271	38	19574	01
Charges en loi pour affaire générale. ....	27	33	4372	19
Assurance. ....			501	51
Gages des gardes-magasin et dépenses de bureau. ....			337	21
Dépenses de voyage. ....	23	00	1762	09
Rentes et dépenses générales du bureau. ....			4399	54
Premium payé sur échange. ....			273	38
Escompte et perte sur billets. ....			641	40
Divers. ....	528	11	5757	00
	849	82	64262	16

CHARGES POUR TÉLÉGRAPHE, (M.)

Salaires. ....	693	58	10237	41
Instruments. ....			6	15
Réparations. ....			37	03
Ajustements de bureau. ....			135	33
Batteries. ....	80	83	716	20
Accessoires. ....	1	68	486	46
Papeterie. ....				63
	776	09	11669	21

DÉPENSES GÉNÉRALES, (chargées ci-devant au compte capital.) (N.)

Salaires et dépenses de bureau. ....			5006	69
Direction. ....			8516	67
Livres, papeterie, annonces, etc. ....			2463	68
Assurance. ....			2713	69
Eclairage. ....			78	43
Audition. ....			687	90
Charges en loi et notariales. ....			4378	72
Voyages et divers. ....			5697	55
			29543	33

TAXES, (O.)

Taxes pour école. ....			1204	43
Taxes municipales. ....			10150	28
Taxes pour chemin. ....			5393	90
			16748	61

BATEAUX TRAVERSIERS.

Bateaux traversiers de Sarnia. ....	11490	65
Bateaux traversiers de Longueuil (réparations). ....	258	26
	<b>\$11748.91</b>	

## APPENDICE

## COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

## ETAT des dépenses totales de la compagnie et des sources

DÉPENSÉ POUR			
		\$	cts.
Division de l'Est :	362 Milles.		
Département des ingénieurs .....		547863	53
Travaux et chemin complété.....		12831327	97
Stations, bâtisses et bureaux.....		1152777	37
Fonds divers.....		70282	02
Télégraphe électrique.....		30682	25
Dépenses générales .....		905594	66
			15538527 80
Pont Victoria.....			6599300 68
Division Centrale :	335 Milles.		
Département des ingénieurs.....		373447	42
Travaux et chemin complété .....		14351401	03
Stations, bâtisses et bureaux.....		1685924	09
Fonds divers .....		32732	64
Télégraphe électrique .....		24485	89
Dépenses générales.....		731077	54
			17199068 61
Division de l'Ouest :	190 Milles.		
Département des ingénieurs.....		220418	58
Travaux et chemin complété.....		7558493	55
Stations, bâtisses et bureaux.....		694729	63
Fonds divers .....		24769	25
Télégraphe électrique.....		13576	90
Dépenses générales .....		150942	64
Compensation aux contracteurs.....		121666	67
			8784602 22
Terres et dommages aux terres .....			210007 38
Fonds roulant:			
Fonds de locomotive .....		2377330	68
Fonds pour char de passager.....		484311	52
Fonds pour char de commerce.....		1916513	52
			4778155 72
Division de Portland (Ligne louée) :	149 Milles.		
Département des ingénieurs .....		10752	35
Travaux et chemin complété .....		942835	28
Stations, bâtisses et bureaux .....		362998	19
Fonds divers .....		7128	51
Télégraphe électrique.....		9467	47
Dépenses générales.....		118641	07
Fonds roulant .....		161752	07
Terres dans la Division de Portland .....		7666	75
			1621231 69
Montant porté ci-dessus.....			54730894 10

**XXVIII.**

**DU GRAND TRONC DU CANADA.**

d'où les fonds ont été tirés, jusqu'au 31 Décembre, 1860.

POURVU PAR				
	\$	cts.	\$	cts.
Fonds consolidé :				
Partis consolidées dans le capital.....				13503649 00
Compte de part :				
Partis non encore consolidées.....			14438 48	
Reçu sur parts annulées.....			6716 00	
				21154 48
Capital de débeture :				
Débetures de la cité de Montréal.....	400000	00		
Débetures de Island Pond.....	438000	00		
Débetures de la compagnie des terres de l'Amérique Britannique.....	100000	00		
Débetures du Séminaire de Montréal.....	100000	00		
			1038000	00
Débetures de Québec et Richmond.....			486666	67
Débetures du Grand Tronc :				
Débetures ordinaires à 6 par cent.....			8394221	34
Débetures dues 1862 à 7 id.....	2420490	21		
Id. 1867 id.....	2433333	33		
Id. 1872 id.....	2288212	37		
			7142035	91
Montant reçu sur débetures de la compagnie non émises affectées à des parts annulées et sur certificats de débeture :				
De la compagnie.....	17763	34		
Du gouvernement.....	17763	34		
			35526	68
				17096450 60
Capital de débeture de préférence :				
Premières débetures de préférence.....			9733333	33
Secondes débetures de préférence.....			4066262	23
				13799595 56
Débetures provinciales :				
Montant des débetures de la province émises pour le compte du C. F. du St. Laurent et de l'Atlantique.....			2275166	67
Id. C. F. de Québec et Richmond.....			1216666	66
Id. Chemin de fer du Grand Tronc.....			11650800	00
				15142633 33
Capital nominal Total.....				59563482 97
Ajoutez - un Premium sur vente des débetures.....				330693 88
<i>Montant porté ci-dessus</i> .....				59894176 85



## APPENDICE

## COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

## ETAT des dépenses totales de la compagnie et des sources

DÉPENSÉ POUR			
		\$	cts.
	<i>Montant rapporté de l'autre part.....</i>		\$ 54730894 10
Divers :			
Bateaux traversiers et barges.....		283516	64
Avancé au Canada pour la branche de Trois-Rivières et d'Arthabaska, (à part des échanges du Canada sur le fonds qui se trouve entre les mains de MM. Baring)...		356133	50
Dépensé pour travaux de la ligne du Détroit.....		29026	29
Id. pour télégraphe, fonds divers, etc., de la ligne du Détroit.....		10519	74
Argent comptant avancé pour être repayé par la compagnie du Détroit.....		11432	45
Jonction du chemin de fer de Port Hope.....		4018	56
Station de l'Union, Toronto.....		20518	27
Extension du chemin de fer de Montréal.....		1051	96
Arpentage de la Rivière du Loup et de Woodstock.....		1251	00
Dépenses du bureau de Londres.....	\$123305	74	
Moins— Les honoraires pour transfert ..	4623	33	
		118682	41
Souscription à la compagnie d'entrepôt et de bassin du St. Laurent.....		123000	00
			959145 82
Balance d'intérêt payé sur le capital jusqu'au 30 Juin, 1860, prise comme date de l'achèvement de la ligne. (L'intérêt sur les parts et débentures de l'Atlantique et du St. Laurent, inclus dans le compte de louage de l'Atlantique et du St. Laurent, est chargé au revenu).....			8778909 16
Intérêt sur capital payé depuis l'achèvement de la ligne tel que ci-dessus.....			888149 28
Intérêt non payé, capital de débenture, Londres.....			655117 81
Compte d'intérêt général, Canada.....			349141 93
Escompte sur billets, Londres.....			276637 96
Escompte sur vente de parts de l'Atlantique et du St. Laurent.....			3990 67
Balance au débit du compte de revenu, jusqu'au 31 Décembre, 1860— Voyez Compte de revenu A.....			924668 75
Compte d'achat de débenture.....			292 00
Comptes à être classés et chargés contre les Districts de la Ligne:			
J. Bell, procureur.....		3163	86
Peto et Cie., Balance payée (facture requise) et petite balance d'effets.....		3380	00
Compagnie de fer de Rhymney (facture requise).....		15208	78
Compte ouvert de T. E. Blackwell.....		9976	85
Abbott et Freer (Leur compte reçu par contre attend un certificat complet).....		16511	86
Marchandises achetées à Londres.....		3856	07
			52096 92
<i>Montant porté ci-dessus.....</i>			67119344 40

XXVIII.—(Continué.)

DU GRAND TRONC DU CANADA.

d'où les fonds ont été tirés, jusqu'au 31 Décembre, 1860.

POURVU PAR	\$ cts.	\$ cts.
<i>Montant rapporté de l'autre part.</i> .....		59894176 85
A déduire—Escompte sur vente de fonds et débetures.....	1845597 70	
Echange et commission.....	131583 11	
Compte de dépense du capital de préférence.....	81259 04	
		2058439 85
<i>Montant porté ci-dessus</i> .....		57835737 00

APPENDICE  
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER  
ETAT des dépenses totales de la compagnie et des sources

DÉPENSÉ POUR	\$	cts.	\$	cts.
<i>Montant rapporté de l'autre part</i> .....			67119344	40
Avoirs hypothéqués et autrement :				
Parts de l'Atlantique et du St. Laurent..... en main	158166	65		
Débitures de l'Atlantique et du St. Laurent.. "	36500	00		
Débitures de la cité de Toronto..... "	229706	67		
Bons de Toronto—Compte non classés.....			20293	33
Argent comptant chez les banquiers..... 127925 18				
Petit change..... 127 97				
	128053	15		
Effets en main—tel que porte le grand livre... 417452 22				
Combustible en main..... 192108 65				
	609560	87		
Comptes du trafic non payés..... 546182 33				
Moins, argent comptant dont compte rendu à Londres sur compte de "trafic dans tout le parcours"..... 35526 68			510655	65
Montant placé dans les mains des agents provinciaux sous l'acte 19 et 20 Vic. c. III,—(Balance en surplus de lettres de change du Canada dont compte n'a pas été rendu) :				
Pour le compte de la ligne de Trois-Rivières et Arthabaska..... 409225 83				
Pour le compte des lignes subsidiaires..... 327770 00			736995	83
Au débit de la compagnie du C. F. de l'Atlantique et du St. Laurent.....	23179	92		
Dû sur quai de Steamship, à Portland.....	26694	39		
Montant payé aux commissaires du fond d'amortissement pour rachat de l'emprunt de la cité de Portland.....	236250	00		
Compte des bons provinciaux non émis.....	9441	33		
Compte de lettres de change sur le Canada.....	24000	00		
Compte de lettres de change sur le Secrétaire de Londres	1569	35		
Maître de poste général du Canada.....	6738	92		
Billets recevables—Londres.....	24333	33		
Compagnie du chemin de fer du Grand Occidental.....	3762	50		
Compagnie du chemin de fer du Nord.....	7225	61		
Compagnie du chemin de fer de Port Hope et Lindsay ..	240	71		
Compagnie du chemin de fer Central du Michigan.....	341	92		
Compte de petits débiteurs et autres moindres débits.....	21098	36		
Compte d'inauguration du pont Victoria (payable par le Gouvernement Canadien) ... 13643 04				
Id. (Balance non réglée)..... 2000 00			15643	04
	3504	32		
Comptes du trafic non payés (1853).....				
Terres et bâtisses à Sarnia, en surplus du montant transféré au compte de construction pour la Division de l'Ouest...	45649	82	2879605	67
			69993950	07

XXVIII.—(Continué.)

DU GRAND TRONC DU CANADA.

d'où les fonds ont été tirés, jusqu'au 31 Décembre, 1860.

POURVU PAR			
		\$ cts.	\$ cts.
<i>Montant rapporté de l'autre part.</i> .....			57835737 00
<b>Passif assuré et autrement :</b>			
Billets payables du Canada non réglés, (au 30			
Juin, 1860, billets subséquents inclus dans les			
crédits privés).....			
	\$155032 42		
	2594441 10		
		2749473 52	
<b>Emprunts sur garanties et autrement :</b>			
(Voyez cédule B.).....			
		7570612 41	
Emprunts spéciaux du Gouvernement Canadien.....			
		178000 00	
<b>Crédits privés d'après le compte général :</b>			
(Voyez cédule C.).....			
		27502 18	
Crédits privés pour effets, combustible, travaux d'ingé-			
nieurs, papeterie et déboursés divers, cédules, (inclus un			
petit crédit du département du fret pour le charriage des			
effets de la compagnie).....			
		597655 92	
Crédits par comptes du paie-maître de Montréal			
et du trésorier de Portland, gages par comptes			
du paie-maître de Montréal.....			
	\$125443 61		
Gages et effets, par comptes du trésorier de			
Portland.....			
	79930 46		
		205374 07	
Compagnie de la jonction du chemin de fer du Grand			
Tronc de Chicago, Détroit et Canada, relativement à			
leur compte de louage.....			
		166121 71	
Intérêt en arrière, capital de débenture, Londres.....			
		655417 81	
Comptes non classés, profit et perte.....			
		13055 45	
			12163213 07
			69998950 07



# INDEX AU TÉMOIGNAGE.

---

	Question.
Arrangement avec les Steamers du Lac.....	3
“ le chemin de fer du Grand Occidental..	4
“ les Steamers de Boston.....	5
“ les autres chemins de fer.....	6
“ la compagnie de bassin du St. Laurent..	7
“ le Gouvernement pour les malles.....	15
“ le laminoire de Gzowski et Cie....	128
“ la manufacture d’huile de Pomeroy.....	129
Avoirs, <i>vide</i> Passif.	
Bail de l’Atlantique et du St. Laurent.....	2
Boston, arrangement avec les Steamers.....	5
“ fret dans tout le parcours (Mr. Shanly, App. p. 86).	144
“ “ (Mr. Allan).....	168
Compte du capital classé.....	26, 27
Charrriage des effets de la compagnie.....	47, 84, 85, 236
Politique commerciale du Canada, (Mr. Young).....	113
Contrats pour la construction.....	28, 29
Bail du Détroit et de Port Huron.....	1
Affaire concernant le chemin id. (App. p. 104.)	
Dépense et recettes.....	24
“ sur compte du capital.....	26, 27
“ sur compte du revenu pour 1860, par mois.....	22
Traverses.....	42
Passages libres.....	14
Combustible, direction du département.....	52-57
“ mauvaise qualité de l’hiver dernier.....	158
Grand Occidental, arrangement pour le trafic avec.....	4
“ compte courant avec.....	86
“ politique d’arrangement, (Mr. Pennington).	175
Terres en Canada.....	48
Bail du chemin du Détroit et Port Huron.....	1
“ de l’Atlantique et du St. Laurent.....	2
Passif, état du.....	49
“ autres détails du.....	218-222, 237, 238, 239

“ bons hypothéqués.....	88
“ (annuel) pour rentes et intérêts.....	17
Observatoire.....	46
Manufacture d'huile, arrangement avec Mr. Pomeroy...	129, 240
Qualité et prix de l'huile de (Mr. Thorburn).....	122-124
“ “ (Mr. Workman).....	178-180
“ “ (Mr. Pomeroy).....	234, 235
Organisation des devoirs des départements de l'exécutif....	50
“ Personnel et Salaires.....	77
“ (Mr. Shanly).....	101-105
“ (Mr. Workman).....	125, 126
“ (Mr. McKenzie).....	146-158
“ (Mr. Pennington) ....	170, 171
“ (Mr. Cooke).....	208, 209
“ (Mr. Ross).....	226-233
Portland, commerce avec, (Mr. Shanly, App. p. 86, 92)....	144
“ (Mr. Allan).....	163-168
Passages, libres.....	14
Taux du fret local et dans tout le parcours, (Mr. Shanly)	145, 177
Compte du revenu pour 1860.....	25
“ à partir du commencement.....	30
Dépense pour le compte du revenu, en 1860, par mois....	22
Section de la Rivière du Loup, trafic sur.....	11, 241, 249
Chemin, section du, et dates de l'ouverture.....	31, 32
Laminoin, contrat avec.....	128
“ description de rail manufacturé.....	80, 81
“ qualité et prix du rail neuf, (Mr. Gustin) .....	91-94
“ “ (Mr. Workman).....	127
“ coût de laminier à nouveau, à Boston.....	130
“ “ à New York.....	189
“ “ à Cleveland.....	190
“ qualité du rail neuf, (Mr. Cooke).....	201, 202
“ “ (Mr. Stark).....	215
Fond roulant, diminution du, (Mr. Shanly, App. p. 87)....	35
“ “ (Mr. Pennington).....	174
“ contracté pour.....	20
“ états du.....	18, 19
“ condition présente du..	33, 34 ; 156, 157 ; 225, 226
Hôtel Sarnia.....	184, 185
Neige, arrangement pour enlever la.....	110, 155, 208, 209
Trains spéciaux.....	43, 44, 45







# CONTENUS DE L'APPENDICE.

Appendice.	Page.
I. Mémoires, etc., qui ont rapport à la Commission....	3
II. Bail de la Jonction du chemin de fer du Grand Tronc de Chicago et du Canada.....	9
III. Bail du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent.....	14
IV. Arrangement avec les Steamers du Lac Ontario...	33
V. Arrangement avec le chemin de fer du Grand Occi- dental.....	36
VI. Arrangement avec la compagnie de paquebot de Portland.....	40
VII. Recettes du trafic divisé suivant les districts, pour les années 1859 et 1860.....	42
VIII. Recettes du trafic de la ligne de la Rivière-du-Loup.	44
IX. Passif annuel pour rentes et Intérêts.....	46
X. Dépense sur compte du capital au 30 Juin, 1860....	51
XI. Recettes et dépense sur compte du revenu, jusqu'au 30 Juin, 1860.....	59
XII. Compte courant avec les Steamers du Lac Ontario.	76
XIII. Trafic sujet à division entre le Grand Tronc et le Grand Occidental.....	78
XIV. Rapport de Mr. Shanly, Novembre, 1860.....	79
XV. Rapport de l'Auditeur du Grand Tronc, Déc., 1860.	108
XVI. Retours du trafic à et de Boston et New York.....	120
XVII. Etat du fond de locomotive.....	123
XVIII. Etat des chars de passager et fret.....	131
XIX. Engins et chars pour lesquels il a été contracté....	132
XX. Arrangement avec la Cie. de laminoir de Toronto...	133
XXI. Arrangement pour manufacturer l'huile.....	135
XXII. Etat des employés de la compagnie.....	137
XXIII. Passif et actif de la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc.....	145
XXIV. Recettes du trafic de la semaine depuis Janvier, 1854, à Mars, 1861.....	149
XXV. Dépense par mois sur compte du revenu pour l'année finissant Juin, 1860.....	153
XXVI. Passagers et fret, allant et revenant, à chaque station.....	154
XXVII. Compte du revenu pour les six mois finissant le 31 Décembre, 1860.....	164
XXVIII. Compte du capital et balances générales.....	170

HERRIC

97

C3614

1861

RECEIVED

---

QUÉBEC :  
IMPRIMÉ PAR STEWART DERBISHIRE ET GEORGE DESBARATS,  
Imprimeur de Sa Très Excellente Majesté la Reine.

1861.

---