

RAPPORT ANNUEL
DES
DIRECTEURS
ET DE
L'INGENIEUR EN CHEF,
AUX
ACTIONNAIRES
DE LA
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
DE
QUEBEC A RICHMOND.

Presente' le 20 Janvier 1852.

QUEBEC :
IMPRIMERIE DE J. T. BROUSSEAU.
1852.

REPORT ANNUEL
DIRECTEURS
COMPTABILITE DE L'ETAT
LE 20 JANVIER 1852
IMPRIMERIE DE J. T. BROUHAU
1852

D

COMP

RAPPORT ANNUEL
DES
D I R E C T E U R S
ET DE
L'INGENIEUR EN CHEF,
AUX
ACTIONNAIRES
DE LA
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
DE
QUEBEC A RICHMOND.

Presente' le 20 Janvier 1852.

QUEBEC :
IMPRIMERIE DE J. T. BROUSSEAU.
1852.

NOMS

Compag

L'I
DA
HI
FR
JA
FR
TE
GE
CA
WI
HE
GE
GE
LE

l
l
l
s

NOMS DES PRESIDENT, DIRECTEURS ET OFFICIERS

DE LA

Compagnie du Chemin de Fer de Quebec a Richmond.

L'HONORABLE RENE ED. CARON, *Président.*
DAVID RAMSAY STEUART, *Ecuyer, Vice-Président.*
HENRY LEMESURIER, *Ecuyer.*
FRANÇOIS REAL ANGERS, *Ecuyer.*
JAMES BELL FORSYTH, *Ecuyer,*
FRANÇOIS X. PARADIS, *Ecuyer,*
THOMAS W. LLOYD, *Ecuyer,*
GEORGE H. SIMARD, *Ecuyer,*
CAPIT. WILLIAM RHODES, *Ecuyer,*
WILLIAM PRICE, *Ecuyer,*
HENRY ATKINSON, *Ecuyer,*
GEORGE BESWICK, *Ecuyer,*
GEORGE BENSON, HALL, *Ecuyer,*
LE MAIRE DE QUEBEC, (*d'office,*)

DIRECTEURS.

Officiers de la Compagnie.

E. P. MACKIE, *Secrétaire.*
ROBERT T. BAILEY, *Ingénieur en Chef.*
R. SYMES, *Trésorier et Collecteur.*
S. LELIEVRE, *Avocat.*

Bureau :—9, Rue Duade.

R.

Les Di
de
mi
de
sta
con

On se

une cor
dans te
les Tow
et les I
de voir
détourn
de moy
parfaits
par que
d'organ
min de
dant le
ville da
celle de
malheu
cet arra
plus ag
Conseil
suivante
M. Tess
"Que
blée pub
de con
habitant
s'il con

RAPPORT DES DIRECTEURS.

Les Directeurs de la Compagnie du Chemin de fer de Québec à Richmond, en présentant leur premier Rapport Annuel aux Actionnaires, croient devoir appeler leur attention sur les circonstances qui ont amené la formation de la compagnie.

On sentait depuis longtemps la nécessité d'ouvrir une communication directe, rapide et à bon marché, dans toutes les saisons, entre la Ville de Québec, les Townships de l'Est, Montréal, le Haut-Canada et les Etats-Unis ; depuis longtemps on regrettait de voir le commerce légitime de cette ville s'en détourner, et se diriger vers des lieux qui jouissaient de moyens de communication meilleurs et plus parfaits, lorsqu'en 1846 des démarches furent faites par quelques hommes entreprenants qui tâchèrent d'organiser une compagnie pour construire un chemin de fer entre Québec et Melbourne, qui possédant les avantages tant désirés, aurait rétabli la ville dans la position qu'elle avait perdue, savoir : celle de capitale commerciale de la province. La malheureuse crise commerciale de 1847 empêcha cet arrangement de s'effectuer, et le sujet ne fut plus agité jusqu'en 1849 ; année dans laquelle le Conseil de Ville adopta unanimement la résolution suivante, proposée par M. Lloyd et secondée par M. Tessier :—

“Que Son Honneur le Maire convoque une assemblée publique des citoyens de Québec, dans le but de connaître les opinions et les sentiments des habitants de cette ville sur la question de savoir s'il conviendrait d'avancer des bons ou débetures

de la Corporation, jusques à concurrence de la somme de £100,000, à toute compagnie déjà formée ou qui se formerait pour faire un chemin de fer de Québec à Melbourne, là se reliant avec le chemin de fer de Montréal à Portland, par où l'on obtiendrait, dans toutes les saisons, une communication non interrompue avec Montréal et les Etats-Unis."

Cette résolution est datée du 21 septembre 1849.

Les citoyens, dans une assemblée publique convoquée et présidée par Son Honneur le Maire, et tenue à l'Hôtel du Parlement, décidèrent d'une voix presque unanime qu'il fallait aider à construire un chemin de fer entre Québec et Melbourne (distance de 96 milles seulement) pour relier la ville avec le reste de la province, et autorisèrent le Conseil de Ville à prêter ses débentures jusques à concurrence de la somme de £100,000 à toute compagnie qui serait incorporée à cet effet. Se conformant à la résolution des citoyens, le Conseil de Ville consentit conditionnellement à prêter cette somme.

Un comité provisoire fut nommé à l'assemblée, une liste de souscription fut ouverte, et une compagnie s'organisa sous le nom de Compagnie du chemin de fer de Québec à Melbourne.

Les avis nécessaires ayant été dûment publiés, une pétition fut adressée au Parlement Provincial, et il fut octroyé une charte incorporant la compagnie actuelle. L'acte contenait une clause autorisant le Conseil de Ville à souscrire au fonds de la compagnie ou à lui prêter de l'argent ou des garanties pour de l'argent.

Les Directeurs regardent comme un devoir pour eux de reconnaître les obligations qu'ils ont, également avec les autres Actionnaires, à M. Lloyd, membre du Directoire, qui prépara avec beaucoup de soin et sans frais l'acte d'incorporation, le suivit et aida à son passage par la Législature.

Le 24 octobre, les livres constatant que le nombre d'actions voulu par la loi avaient été sous-

crites, dix ou ayant la pré pour él tions d assem ville, le blée, le d'incor mains c lement et à un 3 janvi compag

Le 1^{er} premier en petit du com res le 5 mais le réel de l avoué, s crites à fait, l'as un plus ment à l

Quoiq prédées peut lais convicti manière livres co et quand ne peut encé pa cherchar aurait pu

rites, il fut publié les avis nécessaires, signés par dix ou un plus grand nombre de souscripteurs ayant au moins deux cents actions, et convoquant la première assemblée générale des Actionnaires pour élire des Directeurs, etc., suivant les dispositions de l'acte. Conformément à ces avis, une assemblée se tint au Palais de Justice de cette ville, le mardi 5 novembre 1850 ; à cette assemblée, le comité provisoire nommé dans l'acte d'incorporation résigna son autorité entre les mains des Actionnaires, et la compagnie fut légalement organisée par l'élection de treize Directeurs ; et à une assemblée générale ajournée qui se tint le 3 janvier 1851, les Statuts et Réglements de la compagnie furent adoptés.

Le Directoire sait que quelque temps après la première assemblée générale quelques messieurs en petit nombre élevèrent des objections au procédé du comité provisoire en convoquant les actionnaires le 5 novembre 1850 pour élire des Directeurs ; mais le Directoire ne peut comprendre que le motif réel de l'opposition de ces messieurs soit le motif avoué, savoir : le nombre insuffisant d'actions souscrites à la date de cette convocation, parce que, de fait, l'assemblée générale fut convoquée par dix ou un plus grand nombre des actionnaires conformément à la loi, et non par le comité provisoire.

Quoiqu'il ne soit pas responsable des actes de ses prédécesseurs ou des Actionnaires, le Directoire ne peut laisser passer cette occasion sans exprimer sa conviction que le comité provisoire a agi d'une manière parfaitement conforme à la loi ; et que les livres contenaient bien le nombre voulu d'actions ; et quand il en aurait été autrement, le Directoire ne peut imaginer que le comité provisoire fût influencé par d'autres motifs que les plus purs en cherchant à déposer au plus tôt une autorité qu'il aurait pu continuer à exercer.

Si la première assemblée générale du 5 novembre 1850 était prématurée (comme on le prétend), comment peut-on censurer les motifs ou la conduite du comité provisoire, ou pourquoi, dans tous les cas, attaquer les Directeurs actuels? S'il avait été commis quelque irrégularité, c'était à l'assemblée générale même qu'on aurait dû l'exposer; mais il n'en existait point, et le corps entier des souscripteurs, en organisant la compagnie et en élisant les Directeurs actuels, a pris sur lui toute la responsabilité du comité provisoire; et toutes les conséquences, quelles qu'elles soient, lient la compagnie en masse.

A la première assemblée des Directeurs, P. Patterson, Ecuyer, fut unanimement élu Président de la compagnie. Le mauvais état de sa santé ayant forcé M. Patterson peu après de résigner cette charge, l'honorable R. E. Caron fut nommé pour le remplacer, et ce monsieur continue d'être Président de la compagnie.

M. Benson, un des membres les plus actifs et les plus entreprenants du Directoire, étant mort subitement pendant qu'il se rendait en Angleterre, M. Christian Wurtele fut choisi par les Actionnaires à une assemblée générale spéciale, tenue le 3 janvier 1851, pour lui succéder. M. Wurtele, se trouvant dans l'impossibilité d'assister régulièrement aux assemblées du Directoire, donna sa démission. La vacance ainsi créée fut remplie par la nomination de M. G. H. Simard, le 26 mai 1851, à une autre assemblée générale spéciale des Actionnaires.

Le 13 juin 1851, mourut M. Patterson, l'un des plus grands actionnaires et qui avait été président de la compagnie depuis sa formation jusqu'à peu de temps avant sa mort; et MM. Henderson et Lampson ayant donné leur démission, MM. Atkinson, Paradis et Price furent élus Directeurs de la compagnie par les Actionnaires à une

assemblée
1851.

Le Conseil
condition
préférence
cière su
incompr
de garan
conseil
compagn
fut passé
ploré det
Cité et p
pour alle
et Saint-
les frais
partagés
que le ch
était lais

Regard
vie même
mûremen
et chargè
nieur, d'
rapport su
associé M
Les explo
et furent
de ville, l

M. Mor
dée contr
suivants :

“ Une r
dans le vo
parut être
joint à la g
min à cons
exploratio

assemblée générale spéciale tenue le 22 septembre 1851.

Le prêt de £100,000 à la compagnie par le Conseil de Ville était, comme on l'a déjà dit, conditionnel, et une des conditions, savoir, une préférence donnée à la Corporation comme créancière sur le Gouvernement provincial, s'étant trouvée incompatible avec l'acte d'incorporation, et l'acte de garantie des chemins de fer, fut modifiée par le conseil de manière à pouvoir être acceptée par la compagnie ; mais conjointement avec cette faveur il fut passé des résolutions insistant à ce qu'il fut exploré deux lignes commençant dans les limites de la Cité et passant l'une par Portneuf et la Pointe Platon pour aller aboutir à Richmond, l'autre par le Cap-Rouge et Saint-Nicolas pour se terminer au même point, les frais de ces explorations devant être également partagés entre la compagnie et le conseil, tandis que le choix de la ligne après les explorations faites était laissé au conseil.

Regardant l'octroi de la Corporation comme la vie même de l'entreprise, les Directeurs, après avoir mûrement délibéré, acceptèrent ces propositions, et chargèrent M. A. C. Morton, le célèbre ingénieur, d'explorer les deux routes et de faire un rapport sur leurs mérites respectifs ; à M. Morton fut associé M. Larue de la part de la Corporation. Les explorations commencèrent le 19 février 1851, et furent terminées, en ce qui concernait le conseil de ville, le 25 août 1851.

M. Morton ayant exprimé une opinion bien décidée contre la route du Platon dans les termes suivants :

“ Une reconnaissance ayant été faite du terrain dans le voisinage immédiat de la Pointe Platon, il parut être d'un caractère très-défavorable, ce qui joint à la grande augmentation de longueur du chemin à construire semblait rendre inutile de faire une exploration détaillée de cette route.

“ Au lieu où l'on ferait aboutir le chemin sur la rive sud du fleuve, il faudrait qu'il y eût au moins un demi-mille de terrain plat pour un dépôt et autres objets ; mais comme la profondeur et la rapidité de l'eau augmentent en cet endroit, il serait probablement nécessaire d'adopter une pente de 80 à 90 pieds par mille, en commençant à une petite distance du fleuve, pour avoir un petit bout de chemin de niveau.

“ La longueur de cette pente serait de 1 $\frac{3}{4}$ mille, et il faudrait tailler le lit du chemin dans le rocher presque perpendiculaire et les bords escarpés du fleuve.

“ L'ouvrage serait très-dispendieux, la ligne très-courbe, et outre les difficultés ci-dessus, on croit que la distance excéderait celle par la route de Saint-Nicolas d'environ 20 milles. Ces faits considérés, je recommanderais donc respectueusement d'abandonner cette route.”

Par déférence néanmoins aux désirs du conseil de ville, un examen ultérieur de la route du Platon fut fait par MM. Bailey et Larue, et le rapport du premier de ces messieurs fut tel qu'il engagea le conseil de ville et les Directeurs à renoncer à toute idée de pousser plus loin l'exploration.

La descente au fleuve dans la paroisse de Saint-Nicolas, ayant été examinée avec le plus grand soin par M. Bailey, dans le but de trouver, s'il était possible, un moyen de surmonter les difficultés presque insurmontables qu'elle présentait, fut à la fin déclarée *impraticable*.

L'attention de M. Morton fut alors dirigée, par ordre des Directeurs, sur un examen des deux côtés du fleuve, sans égard à aucune localité particulière, dans le but de leur soumettre une opinion décidée quant au lieu où l'on devrait faire aboutir le chemin. Les instructions nécessaires ayant été données par M. Morton, l'exploration fut entreprise par M. Bailey, et le résultat en fut qu'il re-

comme le lieu de la chemin

Sur plusieurs explore d'en ce aussi ce

Les 1 MM. M propres temps c

accorda confians sur le s agissaie

des Acti entrepris furent p £100,00

unanime où le ch exigeant compagr

struction Quelq construi entière,

low-Cove son, Sor Tingwicl

du chemi à Richmc nellemen le consen

ment pou Dans t entre les

commanda la grève près de Hadlow-Cove comme le lieu le plus convenable, en ayant égard au coût de la construction, aux niveaux et à la longueur du chemin.

Sur une réquisition à cet effet, signée de plusieurs Actionnaires influents, les Directeurs firent explorer la vallée en arrière de la Pointe-Lévy, afin d'en constater les mérites; mais cette route fut aussi condamnée par les ingénieurs.

Les Directeurs ayant présenté les rapports de MM. Morton et Bailey et exposé pleinement leurs propres vues à la Corporation, sollicitant en même temps certaines modifications de la résolution qui accordait le prêt de £100,000, attendirent avec confiance le résultat des débats vifs et prolongés sur le sujet; convaincus toutefois que comme ils agissaient dans l'intérêt de la ville aussi bien que des Actionnaires, la valeur et l'importance de leur entreprise finiraient par être reconnues, et ils ne furent point trompés dans leur attente: l'octroi de £100,000 fut de nouveau confirmé par un vote unanime, laissant aux Directeurs à choisir l'endroit où le chemin devait aboutir sur le fleuve, mais exigeant, comme une condition préalable, que la compagnie passât un contrat valide pour la construction de tout le chemin.

Quelques personnes très-solides ayant offert de construire, au prix de £5,300 par mille, la ligne entière, c'est-à-dire, depuis la grève près de Hadlow-Cove, à travers Saint-Giles, Sainte-Croix, Nelson, Somerset, Stanfold, Arthabaska, Warwick, Tingwick, Kingsey et Shipton jusqu'à la station du chemin de fer du Saint-Laurent à l'Atlantique à Richmond, les Directeurs acceptèrent conditionnellement leur offre, pourvu qu'ils pussent obtenir le consentement des commissaires du gouvernement pour les chemins de fer.

Dans une entrevue qui eut lieu le 4 novembre entre les Directeurs et les commissaires du gouver-

nement, ceux-ci refusèrent de sanctionner le contrat pour tout le chemin, mais donnèrent aux Directeurs des conseils et un encouragement qui les engagèrent à faire commencer la première division de la ligne (c'est-à-dire, depuis Hadlow-Cove jusqu'à la rivière Chaudière); et les avis d'usage ayant été publiés, l'ouvrage fut donné à M. James Rigney de Montréal, et le contrat subséquemment approuvé et sanctionné par le gouvernement. Le conseil de ville a très-libéralement consenti à avancer £5000, par l'émission de débentures jusques à concurrence de cette somme, aussitôt que la compagnie aura de bonne foi dépensé pareille somme pour la construction du chemin.

Le 7 du présent mois, les Directeurs ont eu l'extrême satisfaction de voir les travaux inaugurés par l'honorable Francis Hincks, inspecteur-général de la province, en présence des membres de l'honorable conseil exécutif, de la corporation civique et d'un nombreux concours d'actionnaires influents. Des discours ont été prononcés en cette occasion, en faveur de l'entreprise, par plusieurs membres du gouvernement qui ont promis leur aide individuelle et collective pour en assurer le succès. Les procédés du jour se sont terminés à la satisfaction de tous les assistants.

Les travaux sur la première section de la ligne s'exécutent maintenant avec les égards dûs aux intérêts des Actionnaires.

Le rapport des auditeurs est ci-annexé, et les Directeurs prennent la liberté d'assurer les Actionnaires qu'ils vont envoyer un bon collecteur dans les Townships pour fournir aux actionnaires dans ces localités l'occasion d'effectuer leurs versements respectifs, ce qu'ils n'ont pas encore été invités à faire.

L'attention des Actionnaires est particulièrement appelée sur le rapport très-habile de l'ingénieur en chef, annexé au présent.

Les c
tions d
terrain,
des po
plans e

L'en,
en chef
prises e
la comp
nommé
désiren
très-hal
les dev

Ayar
les diffé
cours d
liberté
aux m
toutes l
faits in
leur dé
confian
énergie

Dura
niés et l
dans le
aux Ac
contre
tion ac
n'avoir

Le D
comme
ment)
tance d
sont dé
ne rest
provinc
du go
ville de

Les directeurs se proposent de borner les opérations de ce département à tracer la ligne sur le terrain, jusqu'à la Chaudière, à la marquer avec des poteaux pour les entrepreneurs, à faire les plans et devis nécessaires, etc.

L'engagement de M. Morton comme ingénieur en chef s'est terminé lorsque les explorations entreprises aux frais communs du conseil de ville et de la compagnie ont été achevés ; les Directeurs ont nommé M. R. T. Bailey pour son successeur, et ils désirent témoigner leur approbation de la manière très-habile et très-effective dont M. Bailey a rempli les devoirs importants d'ingénieur en chef.

Ayant ainsi détaillé, quoique imparfaitement, les différents devoirs qui leur ont été imposés dans le cours de l'année dernière, les Directeurs prennent la liberté d'exprimer de nouveau leur ferme croyance aux mérites de l'entreprise, leur conviction que toutes les classes de la société retireront des bienfaits incalculables de la construction du chemin, et leur détermination, s'ils sont encore honorés de la confiance des Actionnaires, de dévouer toute leur énergie à en assurer le succès.

Durant des mois d'anxiétés et de doutes, calomniés et blâmés, les Directeurs n'ont jamais chancelé dans leur croyance que lorsqu'ils auraient soumis aux Actionnaires un fidèle exposé des difficultés contre lesquelles ils ont eu à lutter, et de la position actuelle de la compagnie, ils seraient trouvés n'avoir pas manqué à la confiance reposée en eux.

Le Directoire désire, en terminant, remarquer que comme le gouvernement impérial et le gouvernement provincial ont pleinement reconnu l'importance du chemin de fer de Québec à Richmond, et se sont déclarés disposés à aider à sa construction, il ne reste aux citoyens de Québec, la capitale de la province, qu'à seconder les intentions bienveillantes du gouvernement, et prenant exemple sur la ville de Montréal, s'assurer les immenses avantages

à retirer d'une communication non interrompue, dans toutes les saisons de l'année, avec le reste du continent.

Aux termes de l'acte d'incorporation MM. Watt, Foster et Atkinson se retirent de la direction ; ces messieurs sont rééligibles.

(Signé)

D. R. STEUART,
Vice-Président.

MONSIEUR

J'ai l'honneur de vous adresser cette p
naires,
ment de

Ce document
appelé i
dument
miers j

Les
ont été
a été g
Saint-L
de fer
Richmo

Les
soumis
ne lais
peut ne
naires c
depuis
actuel c

Lors
comme
chemin
rangem

terrompue,
ec le reste

MM. Watt,
tion ; ces

ART,
Président.

RAPPORT DE L'INGENIEUR.

DEPARTEMENT DE L'INGENIEUR, }
Québec, 17 janvier, 1852. }

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de soumettre aux Directeurs, dans cette première assemblée annuelle des Actionnaires, un court rapport des opérations du département de l'ingénieur pendant l'année passée.

Ce département, auquel j'ai été récemment appelé à présider comme ingénieur en chef, a été dûment organisé pour service actif dans les premiers jours de février dernier.

Les explorations préliminaires de votre chemin ont été faites pendant la saison dernière, et la route a été généralement déterminée depuis le fleuve Saint-Laurent jusqu'à la jonction avec le chemin de fer de Montréal à Portland, au village de Richmond.

Les divers rapports qui de temps à autre ont été soumis à votre bureau, au sujet de ces explorations, ne laissent que peu de chose à dire à présent. Il peut néanmoins être intéressant pour les actionnaires d'être informés quels devoirs ont été remplis depuis la première organisation du département actuel de l'ingénieur.

Lorsqu'il fut décidé pour la première fois de commencer l'exploration préliminaire de votre chemin, la compagnie était liée par certains arrangements avec la corporation civile, à conduire

ses opérations d'après des instructions agréées de part et d'autre.

Dans ces circonstances, les devoirs qui me furent confiés étaient d'une nature délicate, d'autant plus qu'il y avait dans le temps une grande diversité d'opinions quant à la route la plus avantageuse, et qu'on désirait ardemment que le chemin vînt aboutir dans Québec.

Les instructions auxquelles je fais allusion avaient été rédigées dans ce but, et mon attention devait se borner en conséquence, aux points, sur le fleuve Saint-Laurent et au-dessus du Cap-Rouge, qui avaient été suggérés comme les plus convenables pour approcher du fleuve, dans le but de continuer la ligne jusque dans la ville de Québec.

J'ai cru devoir rappeler ainsi les instructions d'après lesquelles l'exploration préliminaire fut commencée, afin de montrer quelques-unes des difficultés qu'il y avait à vaincre et qui ont dû causer des délais dans le choix définitif de la route à suivre pour le chemin.

Craignant qu'il ne se présentât certaines difficultés en arrivant au fleuve et désirant accélérer l'exploration, je résolus de commencer les opérations au village de Richmond et de partir de là dans la direction de Québec.

L'ouvrage fut commencé par un parti d'ingénieurs le 19 février dernier, saison peu favorable, et il fut continué jusqu'au 10 avril, temps où il devint nécessaire de suspendre les opérations sur le terrain à cause des hautes eaux.

Cependant le parti fut de suite employé dans le bureau à préparer les cartes, profils et devis de la ligne tracée, embrassant un parcours de près de quatre-vingt-dix milles.

Sur la portion de la ligne depuis Richmond jusqu'à la rivière Bécancour, il se présentait une variété de routes qui, par le caractère du pays, exigeaient un examen minutieux et nécessitaient

parfois s'assurer

La pl des trai de jugei

De E Nicolet, de ligne exploré de Som

La pr le villag rencontri formidal tirer une résultat :

La dis rivière B milles et diminuée faire sur ville jusq

Le 22 r prises au Saint-Nic Cap-Roug la vallée d'atteindri en arrière

Après q et à exam présentait la compag

Cepend civique pi manifesté de fer vîn Morton, a qu'il fût f

parfois l'exploration de plusieurs lignes afin de s'assurer quelle était la plus praticable.

La physionomie du pays dans cette distance offre des traits marqués, et il fallait beaucoup de soin et de jugement pour bien choisir la route à suivre.

De Richmond au bras Sud-Ouest de la rivière Nicolet, dans Arthabaska, il a été tracé nombre de lignes latérales, et de ce dernier endroit il a été exploré deux lignes distinctes menant au village de Somerset.

La première suivait une course directe, évitant le village de Stanfold. Les difficultés qui se sont rencontrées sur cette route étaient d'une nature si formidable qu'elles suggérèrent la convenance de tirer une ligne dans la direction de Stanfold, et le résultat fut l'adoption de cette dernière.

La distance totale depuis Richmond jusqu'à la rivière Bécancour par le tracé actuel est de soixante milles et demi ($60\frac{1}{2}$). Cette distance sera un peu diminuée par les changements qu'on projette de faire sur différentes parties de la ligne depuis Danville jusqu'à la rivière Nicolet.

Le 22 mai, les opérations sur le terrain furent reprises au fleuve Saint-Laurent, dans la paroisse de Saint-Nicolas, à un point situé presque vis-à-vis du Cap-Rouge. On se borna, pour cette route, à explorer la vallée de la rivière Saint-Nicolas dans le but d'atteindre la hauteur des terres immédiatement en arrière du Saint-Laurent.

Après quelques jours passés à explorer cette ligne et à examiner soigneusement les difficultés qu'elle présentait, il fut décidé qu'on recommanderait à la compagnie d'abandonner cette route.

Cependant, le grand intérêt que la corporation civique prenait à l'entreprise, et le grand désir manifesté par beaucoup de citoyens que le chemin de fer vint aboutir dans la ville, engagèrent M. Morton, alors ingénieur en chef, à recommander qu'il fût fait une exploration ultérieure de cette

route au moyen d'instruments jusqu'à son intersection par la ligne déjà explorée depuis Richmond jusqu'à Bécancour.

Ce devoir, qui était d'une nature difficile, fut dûment accompli, après quoi l'ordre fut donné d'explorer la ligne depuis le Cap-Rouge jusqu'à la ville, en suivant la direction générale de la vallée de Saint-Charles. En même temps il fut fait un examen à l'aide d'instruments à la Pointe-Platon dans le but de s'assurer s'il n'y aurait pas une route praticable dans cette direction, au cas où il faudrait abandonner celles explorées auparavant.

Cette dernière comprenait toutes les explorations énumérées dans les instructions communes dont il a été déjà parlé, et en conséquence il fut soumis à la compagnie et à la corporation civique un rapport montrant les résultats des diverses explorations.

Ce rapport ne contenait point de recommandation en faveur d'aucune route particulière approchant du Saint-Laurent, par la raison, comme il est dit dans le rapport, qu'il ne serait pas judicieux d'en recommander une avant qu'on eût bien examiné et comparé les diverses routes proposées qui n'étaient pas comprises dans les instructions précitées.

Après mûre considération il fut décidé, conformément à la suggestion de M. Morton, que les explorations nécessaires seraient faites, et en conséquence, le 28 août dernier, je reçus l'ordre de commencer l'exploration de la route de l'Etchemin et autres, afin de mettre la compagnie à même de prendre une décision relativement à celle qui devait être adoptée. Les instructions du directoire furent exécutées et il fut fait un rapport montrant les avantages comparatifs de ces routes et de celles précédemment explorées, et recommandant en définitive l'adoption de la route actuelle aboutissant à Hadlow-Cove. Les intérêts divers qu'on supposait engagés dans la question des routes y

étaient
de la
Ce
pour
comm
meille
Dau
ble à
par la
des di
l'absen
penda
tuculie
et ind
décidé
posées,
opinio
le cher
à conte
qui ten
pagnie
mainte
portant
teurs et
faits du
Après
circons
qu'il m
la secti
quelque
les Tow
Votre
Montrée
à traver
Warwic
son, et i
Saint-Gi
La di
principa

étaient dûment considérés, ainsi que le bien-être de la ville et l'avenir de l'ouvrage.

Ce rapport fut soumis à la corporation civique pour son approbation, et fut acceptée par elle comme présentant la route la plus praticable et la meilleure pour le chemin.

Dans le but d'effacer toute impression défavorable à la compagnie qui pouvait avoir été produite par la longueur du temps employé à l'exploration des diverses routes, je puis remarquer ici qu'en l'absence de toutes instructions précises, et indépendamment de toute considération d'intérêts particuliers, soit locaux ou autres, j'aurais cru essentiel et indispensable, avant d'exprimer une opinion décidée, de faire examiner toutes les routes proposées, sans quoi il était impossible d'exprimer une opinion satisfaisante sur le lieu où devait aboutir le chemin, et la compagnie aurait eu par la suite à contester les opinions de parties intéressées, ce qui tendrait à embarrasser les opérations de la compagnie en ce moment. Tout le monde acquiesce maintenant à la décision de cette question si importante, et je conçois humblement que les Directeurs et les Actionnaires ont tout lieu d'être satisfaits du résultat.

Après avoir ainsi mentionné quelques-unes des circonstances qui se rattachent aux explorations, qu'il me soit permis de parler en peu de mots de la section du pays traversée par la ligne, et de faire quelques remarques sur son tracé définitif à travers les Townships.

Votre chemin, divergeant du chemin de fer de Montréal à Portland au village de Richmond, passe à travers les Townships de Shipton, Tingwick, Warwick, Arthabaska, Stanfold, Somerset et Nelson, et à travers les seigneuries de Sainte-Croix, Saint-Giles, Saint-Nicolas et Lauzon.

La direction du chemin, traversant tous les principaux villages et établissements, est propre

à lui attirer tout le commerce de ces Townships, ainsi que de ceux qui sont situés plus directement à l'est.

Les villages de Richmond, Danville, Kingsey-Falls et Arthabaska sont des places d'une importance considérable, où le commerce du pays environnant se concentre ; et l'on ne peut douter que, lorsque votre chemin sera ouvert, il ne donne aux affaires industrielles et commerciales de ces places une impulsion qui en fera le noyau d'un commerce étendu et actif, et assurera à votre chemin un vaste trafic, tant en fret qu'en voyageurs.

La ligne, comme elle est tracée maintenant, évite Kingsey-Falls, qui est susceptible de devenir (à cause de sa puissance hydraulique) une place de grande importance.

Je crois cependant qu'on pourra modifier beaucoup la route actuelle, après qu'elle a laissé Danville, et la faire passer à peu de distance de la chute, assurant ainsi au chemin tout le trafic de cet endroit.

Stanfold et Somerset sont des villages florissants : contenant une population active et entreprenante, ils ont fait depuis quelques années des progrès rapides en prospérité et en richesse. On croit avec assurance qu'avec les avantages que leur donnera ce chemin de fer, en leur procurant une communication prompte et peu coûteuse avec le marché, ils acquerront une importance qui ne cédera pas à celle des villes les plus favorisées des Townships de l'Est.

Le Township de Nelson et les seigneuries de Ste.-Croix et de Saint-Giles contribueront largement au trafic local du chemin, et confinant comme ils font aux Townships florissants d'Inverness, Leeds, Ireland et Halifax, dont le commerce est déjà considérable, ils retireraient de grands avantages du trafic de ces endroits.

Par cette description du pays que traverse la ligne de votre chemin, on verra facilement qu'il

occu
les r

Le
grand
votre
loppe

Vo
Portl
ce co
pouve
bas pi

Son
veaux
transp
imond

La C
à ce qu
de Mc

Richm

Quel
min de
d'autre
qui ser
convair
tion, qu
le succ
mieux
l'intenti

Comr
de ce ra
détermi
pour lui
et d'une
la ligne
tance à l
donner li
et l'aven
manière
de la sec

occupe une position des plus favorables sous tous les rapports.

Le commerce des Townships est déjà d'une grande importance, et les facilités que lui procurera votre chemin lui feront prendre un immense développement.

Votre chemin diverge de celui de Montréal à Portland au point le plus favorable pour lui assurer ce commerce ; et ce avec l'avantage, en outre, de pouvoir transporter les effets de toute espèce à plus bas prix que toute autre route.

Son caractère favorable sous le rapport des niveaux, des courbes, etc., qui en fera un moyen de transport rapide et à bon marché, n'est pas le moindre des avantages qu'il possède.

La Charte de votre compagnie pourvoit sagement à ce que l'intersection de votre chemin avec celui de Montréal à Portland soit dans le village de Richmond.

Quelque idée qu'on ait de l'importance du chemin de fer de Québec à Richmond, en rapport avec d'autres grandes lignes maintenant en progrès ou qui seraient commencées par la suite, je suis bien convaincu, après une mûre et soigneuse considération, que les vrais intérêts de la ville de Québec et le succès futur de ce chemin ne pourraient être mieux consultés qu'en adhérant strictement à l'intention et à l'esprit du présent acte.

Comme il a été déjà observé dans une autre partie de ce rapport, la route, comme elle est maintenant déterminée en général, réunit de grands avantages pour lui assurer une grande somme de trafic local et d'une extrémité à l'autre. Dévier beaucoup de la ligne actuelle dans le but de raccourcir la distance à la ville de Montréal, ce serait non-seulement donner lieu à des résultats malheureux pour le succès et l'avenir de l'ouvrage lui-même, mais nuire d'une manière notable à l'avancement et à la prospérité de la section du pays qu'il est destiné à favoriser.

Cette route est du caractère le plus favorable dans tout son parcours, et avec les améliorations qu'on pourra y apporter dans le tracé définitif, on croit que nul chemin d'une égale étendue en Canada ne la surpassera en importance.

Si l'on suivait une direction plus à l'ouest, il n'y aurait qu'une petite section du pays qui participerait aux avantages du chemin, et le résultat serait d'obliger une grande partie du commerce immense des Townships à chercher un marché plus au sud.

Les citoyens de Québec sont profondément intéressés à ce que cette question soit décidée d'une manière convenable, et je ne puis laisser passer cette occasion de représenter à votre bureau de quelle importance il est qu'il se borne strictement à la route actuelle.

Après avoir ainsi passé en revue les différents devoirs dont ce département s'est trouvé chargé, le caractère du pays que doit traverser le chemin, et ses promesses d'avenir, je rappellerai encore une fois qu'on s'est décidé en faveur de la route actuelle, se terminant au Saint-Laurent dans les environs de Hadlow-Cove, et presque en face de la ville de Québec, après une exploration et un examen soigneux de toutes les routes proposées.

Le grand avantage à retirer de l'adoption de cette route consiste dans la facilité qu'elle offre pour descendre au fleuve par une pente assez douce.

Commencant à Hadlow-Cove, la ligne traverse la grève jusqu'aux moulins de la Pointe-Lévi, où une inclinaison de $2\frac{1}{2}$ milles est adoptée. Cette ascension surmonte la plus grande difficulté qui se présente sur toute la longueur de la route.

Le passage de la rivière Etchemin se fait à peu de distance du pont du chemin actuel, et à un point très-favorable.

L'exploration de cette ligne a été poussée jusqu'à l'établissement de la Rivière-Noire (Black-River)

dans
a été
Broo
Laur

Le
nant
prépa
ment

La
Richr
mille:

Les
néces:
sur to

Le
excell

La j
tout le
naison
n'y a j
except
distan
pieds p

Tels
chemin
caractè

Les
l'ingéni
12 6.

dépense
portées

Le co
ment, et
milles, e

C'est
prix du
de trava
mon est
chemin.

dans la seigneurie de Saint-Giles, et le tracé actuel a été fait jusqu'au Ruisseau à la Truite (Trout Brook,) distance d'environ six milles du Saint-Laurent.

Les cartes et livres de renvoi nécessaires, contenant les noms des propriétaires respectifs, ont été préparés et déposés dans les bureaux du gouvernement provincial.

La distance totale de votre chemin, depuis Richmond jusqu'à la ville de Québec, est de 101½ milles, et le coût est estimé à £520,000.

Les meilleures espèces de bois et autres matériaux nécessaires à la construction du chemin abondent sur toute la ligne.

Le sol est de nature sablonneuse et offre une excellente matière pour le lit du chemin.

La plus grande partie, égale à 60 pour cent de tout le chemin, sera ou de niveau ou d'une inclinaison qui n'excèdera pas 15 pieds par mille. Il n'y a pas de pentes excédant 30 pieds par mille, excepté la descente au Saint-Laurent, et une courte distance à Richmond, où il faut une pente de 50 pieds par mille.

Tels sont les traits les plus importants de votre chemin, et ils peuvent être considérés comme d'un caractère éminemment favorable.

Les sommes déboursées par le département de l'ingénieur jusqu'à ce moment se montent à £1608 12 6. De ce montant il faut déduire certaines dépenses qui ne peuvent pas convenablement être portées au compte de l'exploration.

Le contrat actuel de M. Rigney pour nivellement, etc., embrasse une distance d'environ sept milles, et comprend le pont sur la rivière Etchemin.

C'est avec satisfaction que je puis dire que le prix du contrat pour exécuter les différentes sortes de travaux coïncide, à très-peu de chose près, avec mon estimation première pour cette division du chemin.

La cérémonie d'inauguration des travaux a eu lieu le 7 janvier, et aussitôt après il a été fait des préparatifs actifs pour les pousser avec vigueur.

La compagnie a, dans l'intégrité et l'habileté reconnues de M. Rigney, la meilleure assurance que les travaux seront conduits d'une manière satisfaisante.

Des démarches préliminaires ont été faites pour le règlement des indemnités pour terrains sur la première division du chemin, et l'on croit qu'il ne se présentera pas d'obstacles qui puissent empêcher un arrangement à l'amiable avec les différents propriétaires.

Des contrats ont été passés pour la section la plus importante du chemin, et les termes et conditions sont très-favorables à la compagnie.

La ligne depuis la Chaudière jusqu'à Somerset pourra être tracée le printemps de bonne heure, et comme les travaux sur cette section du chemin sont comparativement faciles, elle pourra être achevée simultanément avec la première division.

Jamais, depuis l'organisation de la compagnie, les Actionnaires ne se sont assemblés sous de meilleurs auspices qu'à présent.

Les difficultés et les embarras nombreux contre lesquels votre compagnie, en commun avec d'autres, a eu à lutter au commencement, sont maintenant disparus en grande partie, et loin d'avoir aucun sujet de se décourager, elle a, au contraire, toute assurance qu'ayant vaincu les difficultés les plus formidables, elle a par-là-même assuré le succès de l'entreprise.

La coopération du conseil de ville, qui a fait preuve d'une libéralité digne des plus grands éloges, a contribué largement à ces résultats.

Elle a ainsi montré qu'elle savait apprécier l'importance de cet ouvrage, non seulement pour la ville de Québec, mais pour la section du pays qui devra tant contribuer à son commerce et à son avancement futurs.

Un
struct
teurs
ments
la col
Les
sentin
à voir
assure
espère
d'énerg
Les
fer son
a pas b
et l'im
L'au
espèce,
la const
nion, be
lui-mém
Il suf
sins, où
fer, pour
de la vér
Les c
contribu
détourne
aller che
c'est le c
en Canac
donner l
ouvrage c
celui de
industrie de
L'idée
tance de v
constance
par tous c
et les titre

Un des grands objets à atteindre par la construction de ce chemin, est de rendre moins coûteux et plus facile le transport des approvisionnements entre la campagne et la ville, et d'ouvrir à la colonisation une riche contrée agricole.

Les citoyens de Québec peuvent éprouver un sentiment de juste orgueil aussi bien que d'intérêt à voir s'accomplir une entreprise qui doit leur assurer tant et de grands avantages, et il faut espérer que l'exécution n'en sera différée ni faute d'énergie ni faute de moyens chez eux.

Les avantages et les bienfaits des chemins de fer sont si bien compris à l'heure qu'il est, qu'il n'y a pas besoin d'arguments pour en prouver la valeur et l'importance.

L'augmentation de valeur des biens de toute espèce, tant mobiliers qu'immobiliers, par suite de la construction de ce chemin, sera, dans mon opinion, beaucoup plus grande que le coût de l'ouvrage lui-même.

Il suffit de porter nos regards sur les Etats voisins, où il a été construit un réseau de chemins de fer, pour trouver une preuve complète et frappante de la vérité de ces remarques.

Les citoyens de Québec ne sont pas invités à contribuer à une entreprise qui aura l'effet de détourner le commerce de son canal légitime pour aller chercher un marché dans les Etats, comme c'est le cas pour d'autres lignes qu'on va construire en Canada ; mais on leur demande seulement de donner leur aide et leur encouragement à un ouvrage qui vise à un objet bien différent, savoir, celui de retenir et de raviver le commerce et l'industrie de cette section de la province.

L'idée que j'ai été amené à me faire de l'importance de votre chemin n'est pas exagérée par la circonstance de ma liaison avec lui, mais est partagée par tous ceux qui en ont bien considéré les mérites et les titres à la faveur publique.

Je ne puis mieux terminer ce rapport qu'en répétant ce que disait A. C. Morton, écuyer, dans celui qu'il faisait aux directeurs le 15 août dernier.

La haute position de M. Morton comme ingénieur, et sa liaison avec plusieurs des lignes de chemins de fer les plus importantes des Etats-Unis, donnent beaucoup de poids à son opinion.

“La perspective de votre chemin sous le rapport commercial est un sujet sur lequel je ne suis pas maintenant préparé à vous donner de grands détails, n'ayant pas par-devers moi les renseignements statistiques nécessaires pour cela. Je puis cependant remarquer en peu de mots que le pays traversé par la ligne est cultivé dans une étendue considérable, et est susceptible d'un grand développement agricole.

“Les chutes d'eau abondent le long de la ligne et sur plusieurs points il s'est élevé des villages contenant une population active et entreprenante.

“Les Townships au sud et à l'est de la ligne se remplissent promptement d'une population robuste et industrielle, et le pays en général avance en améliorations et s'accroît en produits.

“Au Saut du Bécancour, dans le Township d'Inverness, la chute d'eau est d'une grande valeur comme force motrice, et par sa position favorable il se formera sans doute en cet endroit une ville florissante. Elle est déjà exploitée jusqu'à un certain point, et se trouvant située au pied d'une chaîne de lacs qui fournissent le moyen de transporter aux scieries le bois du pays adjacent, cette circonstance ajoute beaucoup aux ressources industrielles de la place. Avec le moyen de transport au marché que fournirait la construction de votre chemin, la quantité de bois qui se manufacture ici augmenterait de beaucoup. On ne pourrait pas faire passer le chemin par un point plus rapproché que d'environ six milles de cet endroit, sans trop dévier de la ligne droite, et sans une grande augmentation de dépense.

“ I
endro
trouv
const
en rei
se est
const
tion q

“ Q
rent p
relié a
magni
ait au
comm
en cén
seaux.

“ En
ensem
bois à
truits e

“ La
en 185
portati
ères dan

taxes à
“ L'é
Québec
sa pros
ment de

“ La
Québec,
49,000
populati
du chem
ce qui fa

“ A pr
pas au-d
des town
ques ann

“ Dans le but de favoriser le commerce de cet endroit et celui des townships florissants qui se trouvent dans cette direction, il a été suggéré de construire un embranchement du chemin principal en remontant jusqu'à la rivière Bécancour. La chose est praticable, et c'est une question qui, dans la construction de votre chemin, recevra la considération qu'elle mérite.

“ Québec est le port principal sur le Saint-Laurent pour les vaisseaux de long cours, et se trouvant relié aux régions lointaines de l'Ouest par la plus magnifique ligne de navigation intérieure qu'il y ait au monde, ce port jouit de grands avantages commerciaux, fait un grand commerce en bois et en céréales, et il s'y construit beaucoup de vaisseaux.

“ En 1850, il y eut 1064 vaisseaux, jaugeant ensemble 475,440 tonneaux, qui se chargèrent de bois à ce port. Les vaisseaux qui y furent construits en 1850 jaugèrent ensemble 30,387 tonneaux.

“ La valeur des exportations du port de Québec en 1850 s'est élevée à £1,297,423 et celle des importations à £686,441. Les propriétés immobilières dans la cité de Québec sont évaluées pour les taxes à £2,500,000.

“ L'établissement du siège du gouvernement à Québec ajoutera beaucoup à sa croissance et à sa prospérité, et augmentera beaucoup le mouvement des voyageurs dans cette direction.

“ La population de la ville et du comté de Québec, d'après le recensement de 1848, était de 49,000 âmes. D'après le même recensement la population des différents comtés contigus à la ligne du chemin au sud du fleuve était de 89,336 âmes ce qui fait un total de 138,336.

“ A présent cette population n'est probablement pas au-dessous de 150,000 âmes. La population des townships s'est beaucoup accrue depuis quelques années par l'immigration.

“ Cette population, étant sur le chemin ou dans son voisinage immédiat, est directement intéressée à sa construction et fournira le trafic local. Il importe cependant de considérer sous un point de vue plus étendu les sources de trafic sur lesquelles on peut justement compter pour votre ligne.

“ La liaison que votre chemin formera avec ceux qui sont projetés ou en progrès lui donne une position importante.

“ Il fait partie du grand tronç, maintenant projeté, de chemin de fer qui doit s'étendre depuis Halifax, à travers toutes les provinces, jusqu'à la rivière Saint-Clair, distance de 1388 milles. Tandis qu'il forme un tronçon de cette grande ligne, il fournit, en se reliant avec le chemin de fer du Saint-Laurent à l'Atlantique, une communication directe par chemin de fer entre les villes de Montréal et de Québec, qui n'est que d'une bagatelle plus longue que la distance par eau, et qui donnera, pendant la saison de la navigation, une économie de temps de trois à quatre heures, et durant une moitié de l'année, une économie d'un jour à tous les passagers.

“ Un nombre immense de touristes qui voyagent pour leur plaisir, visitent annuellement le Saint-Laurent et la plupart sont attirés à Québec par ses souvenirs historiques et par la beauté sans égale des paysages qui l'environnent. La plus grande partie de ces voyageurs prendront le chemin de fer ou du moins y passeront dans une direction.

“ Votre chemin complète aussi une communication directe par chemin de fer de Québec à Portland, à Boston et à New-York, et par les chemins de fer qui les relient ensemble, à presque toutes les parties des Etats-Unis.

“ Les voyageurs descendant le Saint-Laurent auront aussi une route aussi expéditive qu'attrayante pour se rendre au bord de la mer, avec l'occasion de visiter, chemin faisant, les montagnes

Blan
min
eaux
sur t

“(
avec
chen
de fe
les 1
fer pi
nale.

“(V
dans
plupa
seron
route.

“(A
avec
seron
tomn
mais
mois
en mé
dises

“(A
de vot
de se
dont i
ment
chemi
on pet
mera

“(C
sujet.
ships à
de la c
d'une
avec l
vacant

Blanches, ou pour retourner à Montréal par chemin de fer et de là visiter le lac George et les eaux de Saratoga, passant dans l'un ou l'autre cas sur tout le parcours de votre chemin.

“ Québec se trouve aussi relié par votre chemin avec la partie orientale du Maine au moyen du chemin de Portland à Montréal et d'autres chemins de fer du Maine, et il se trouvera plus tard relié avec les provinces d'en-bas au moyen du chemin de fer projeté de l'Europe et de l'Amérique septentrionale.

“ Votre chemin occupe une position centrale dans la grande ligne traversant les provinces, et la plupart des voyageurs européens ou autres qui seront attirés de l'un ou de l'autre côté par cette route, passeront dessus.

“ Ayant une communication pendant l'hiver avec les ports de l'Atlantique, les marchands ne seront pas nécessairement obligés d'acheter, l'automne, un fonds de marchandises pour six mois, mais pourront faire leurs importations tous les mois s'ils le désirent, et profiter ainsi du marché, en même temps qu'ils s'assureront des marchandises de saison.

“ Avec cet aperçu général des liaisons et du trafic de votre chemin, je puis remarquer que la valeur de ses actions dépendra beaucoup de la manière dont il sera situé et exploité. S'il l'est judicieusement et qu'il se relie aux lignes principales de chemins de fer de ces provinces et des Etats-Unis, on peut avoir une assurance raisonnable qu'il formera un placement rémunérateur.

“ Ce n'est cependant là qu'une vue bornée du sujet. Les grands avantages que tous les townships à l'est de la rivière Saint-François retireront de la construction de ce chemin, par l'ouverture d'une communication expéditive et peu coûteuse avec les marchés, par l'établissement des terres vacantes, et par le vaste accroissement de valeur

des propriétés de toute espèce tant à la campagne qu'à la ville, sont des considérations qui l'emportent de beaucoup sur toutes les autres.

“ L'expérience a démontré, dans presque toutes les entreprises de chemin de fer, que l'accroissement de valeur des propriétés par suite de leur construction, et les bénéfices résultant d'une vaste augmentation d'affaires dans les villes situées sur ces chemins ou y adjacentes, ont été plus grands que le coût des ouvrages eux-mêmes. Le district isolé de pays que votre chemin traverse, l'absence de communications peu coûteuses avec les marchés, et la position particulière de Québec, sont des raisons solides pour supposer que des résultats semblables découleront de sa construction.”

Soumis respectueusement par

Votre très-humble et très-obéissant serviteur,

R. T. BAILEY,

Ingénieur en chef.

A EDMUND PHIPPS MACKIE, Ecuyer,

Secrétaire de la Compagnie du Chemin de fer
de Québec à Richmond.

Les
s
l

Ont l'

Qu
justifi
la loi,
Par
naires
avaier
£21,8.
action
11 3 e
ce qui
ments
la sor
été em
l'établ
salaire
nieurs,
compri
somme
celle d
de l'ex
ce qui
par ces
sions,

RAPPORT DES AUDITEURS.

Les Auditeurs nommés à l'assemblée générale des Actionnaires tenue au bureau de la Compagnie le 29 décembre 1851,

Ont l'honneur de faire rapport :—

Que les livres et comptes, accompagnés de pièces justificatives, leur ont été remis conformément à la loi, et qu'ils les ont examinés.

Par ces livres il appert que le nombre d'actionnaires était, le 31 décembre 1851, de 396, qui avaient souscrit pour 1748 actions, montant à £21,850. Il n'a pas été fait de versements sur 576 actions, et sur les 1172 restantes il a été reçu £1002 11 3 en argent, et £1762 10 en billets à recevoir, ce qui fait £2765 1 3 reçus à compte des versements, et avec £86 10 0 reçus de divers individus la somme de £2,851 11 3. De ce montant il a été employé en dépenses incidentes accompagnant l'établissement de la compagnie, frais de bureau et salaires, la somme de £652 10 8 ; en frais d'ingénieurs, pour explorer la route du chemin de fer, y compris les frais de l'exploration de l'Etchemin, la somme de £1608 12 6, de laquelle est à défalquer celle de £596 18 11, montant de la part des frais de l'exploration payée par la corporation de Québec, ce qui laisse £1011 13 7 pour le montant payé par cette compagnie. Il a été payé pour impressions, annonces, etc., la somme de £128 9 11, et

pour intérêts £51 6 2, ce qui fait une dépense totale de £1844 0 4, laissant une balance entre les mains du trésorier de £1007 10 11, savoir : en argent, £175 0 11, et en billets à recevoir, £832 10, lesquels montants ont été trouvés correspondre avec la balance entre les mains du trésorier.

Le tout, néanmoins, humblement soumis.

F. H. ANDREWS, }
W. H. A. DAVIES, } Auditeurs.

Bureau de la Compagnie du chemin de fer }
de Québec à Richmond, }
Québec, 17 janvier 1852. }