

l'habileté duquel repose la sûreté parfaite de la vie et de la propriété sur le chemin. Il considérait que M. WHITNEY n'avait pas l'expérience nécessaire ni la force de caractère pour la position qu'il occupait ! Il n'était pas mécanicien ! Il n'avait jamais passé par les ateliers ! Il apprenait sa besogne aux dépens du chemin de fer ! Il n'avait ni expérience ni force de caractère ! Il n'avait pas les allures d'un homme d'affaires ! Il n'avait pas de vigueur, et certes, tout fut dit contre lui pour persuader le pays qu'il était dangereux et mauvais pour lui de continuer à régir le département. Plus loin vous trouverez que M. BRYDGES avait l'avantage d'être appuyé des conseils et de l'assistance du ministre de la Marine et des Pêcheries et du ministre des Douanes ; et comme résultat de ces conseils nous voyons qu'il en vient à la conclusion que cet homme devrait être maintenu dans sa charge à laquelle, si nous devons en croire son appréciation originelle, il était si entièrement inapte. Voilà l'homme qui doit nous amener un millénaire politique—un homme à qui le gouvernement a confié l'entière administration et le contrôle de nos chemins de fer. Voici ce qu'il dit :—

“ Je suis obligé de dire qu'ayant très attentivement considéré la question de l'organisation du département actuel de la mécanique, je le trouve à la fois dispendieux et inefficace. Le surintendant de la mécanique, M. Whitney, quoiqu'à la tête de tout l'établissement, n'a apparemment que très peu, sinon du tout, de contrôle sur ce qui s'opère à Richmond et dans d'autres endroits. Il y a pratiquement deux surintendants à l'œuvre, agissant indépendamment l'un de l'autre, et dépensant, par conséquent, en somme totale, beaucoup plus d'argent qu'ils ne devraient.

“ Je considère que M. Whitney n'a pas l'expérience nécessaire ni la force de caractère pour la position qu'il occupe. Il n'est pas mécanicien ; n'a jamais passé par les ateliers, dans le sens propre du mot ; et il s'instruit en effet dans sa charge aux dépens du chemin de fer ; il ne me paraît pas avoir les qualités nécessaires à un surintendant, et je serais satisfait si un homme de classe différente, instruit dans cette branche d'affaires, et ayant régulièrement servi son temps, tant dans l'office du dessin que dans les ateliers, qui aurait rempli la charge de chef des locomotives, ferait de grandes réformes dans le Département, exécuterait mieux l'ouvrage, et à très peu de frais.”

Et maintenant, laissez-moi attirer votre attention sur le changement de lumière après qu'il eût reçu le bienfait des conseils et de l'assistance de l'hon. ministre de la Marine et des Pêcheries, et de l'hon. ministre des Douanes. “ A

L'hon. M. Tupper

l'égard du surintendant de la mécanique, M. WHITNEY,” il dit, “ bien que je ne change nullement les opinions que j'ai préalablement exprimées, je pense qu'il serait désirable de lui faire subir une autre épreuve.*** Quoique l'on puisse fort bien dire que, sous les circonstances passées, M. WHITNEY n'ait pas eu la chance de montrer ce qu'il est capable de faire, je recommande qu'il soit retenu à tout prix dans sa charge durant six mois, pendant lequel temps l'on observera attentivement de quelle manière il accomplit les devoirs de sa charge.” Lui donner six mois pour faire quoi ? Pour s'instruire dans sa charge aux dépens du public, n'est-ce pas ? Six mois suffiraient-il pour le rendre capable d'apprendre sa branche d'affaires ? Le rendraient-ils capable de devenir mécanicien, et de lui donner toutes ces qualités dont M. BRYDGES l'accuse de manquer ? Monsieur, il y a une explication de ce changement, et une seule—que lui, aussi, n'est pas insensible à l'influence des maîtres sous lesquels il sert—que, quoique l'influence politique fût un vice quand elle était exercée par l'ancien gouvernement, elle est une vertu quand elle est exercée par le gouvernement actuel. M. BRYDGES, selon son propre rapport, fit des découvertes étonnantes, et épargna au pays un montant énorme d'argent—\$25,000 dans une transaction. Il n'eût jamais pu donner au gouvernement une meilleure preuve de sa valeur ; et je crois sincèrement qu'il doit la charge qu'il occupe maintenant sur le grand chemin de fer de l'Ouest à l'énoncé dans son rapport au gouvernement que sur un seul item de charbon il épargna \$25,000. La Chambre s'amusera quand je lui dirai, comme M. CARVELL le prouve clairement, qu'il n'y eût en réalité aucune épargne, et que ce n'était que la différence du prix du charbon variant d'un jour à l'autre. Voici comment M. BRYDGES prouve son assertion : Il nous dit que l'ancien surintendant payait tant pour le charbon, et que lui l'avait pour tant à meilleur marché. Quand il a dit qu'il avait épargné \$25,000, il a fait une grave erreur, car je crois que ce ne fut que \$3,000. Mais M. CARVELL démontre qu'en réalité, au lieu d'épargner quelque chose, il perdit \$5,000 en terminant la transaction au temps qu'il le fit, car en peu de