

tient un grand nombre de noms, et le montant souscrit atteignit presque \$1,000,000. Afin de se défaire des noms inutiles et embarrassants, les souscripteurs ont été appelés à verser 5 pour cent du capital souscrit. Les actionnaires furent, naturellement, incapables de payer, et plusieurs d'entre eux transportèrent leurs actions au président; d'autres refusèrent de payer et leurs noms furent retranchés de la liste. On dit que le capital-actions fut vendu et que Burns l'acheta; mais, comme je n'ai jamais vu l'avis de la vente dans la *Royal Gazette*—bien que cet avis ait pu être publié—je suis porté à croire que le livre des actions fut réouvert. Sept des souscripteurs furent conservés pour leur permettre d'agir comme directeurs et ces souscripteurs payèrent pour la forme leur versement de 5 pour cent. J'ai entendu dire que deux autres actionnaires furent retenus. Burns souscrivit alors la balance du capital-actions autorisé par la loi, lequel était de \$950,000. Je n'en suis pas sûr, mais l'on est généralement sous l'impression que les quelques actionnaires qui ont payé leur souscription au capital-actions ont été, depuis, remboursés. Un entrepreneur qui était chargé de niveler une section du chemin m'a dit que le coût de tout le nivelage n'excéderait pas 2,000 par mille. J'en conclus que le coût du nivelage et de la construction des ponts, depuis Bathurst jusqu'à Caraqueette, n'a pas excédé \$2,500 par mille.

D'après toutes les informations que j'ai pu recueillir, je crois pouvoir dire que le quart de la somme payée pour le nivelage a été payé en argent comptant, et les trois autres quarts en marchandises obtenues du magasin du président.

Les traverses ont coûté 8 centins la pièce et ont été payées principalement en marchandises. Les ouvriers employés sur le chemin à poser les traverses et les rails, puis à faire le ballastage, etc., sont presque tous payés en marchandises et, d'après mes informations, rien n'a encore été payé pour les terrains expropriés, ni pour les dommages causés aux récoltes, si ce n'est une bagatelle, ni pour le bois de service coupé sur les terres traversées par le chemin de fer, et dont on s'est servi pour construire des ponceaux, etc.

Comme je l'ai dit auparavant, cette lettre a été écrite il y a quelques années, vers la fin de 1886, et continue comme suit :

Il y a sur le chemin deux locomotives qui paraissent être anciennes et de seconde main, ainsi qu'un vieux wagon à passagers de deuxième classe, deux wagons à marchandises et dix ou douze wagons découverts. Durant le présent automne, la compagnie a acheté un chasseur-neige. Il y a une gare qui vaut environ \$700 à la jonction; une autre au moulin de M. Burns à Bathurst; une autre à Clifton, une autre à la Grande Anse, une autre au moulin de M. Burns, à Caraqueette—cette station est maintenant Burnsville—

Ainsi, l'honorable député a donné, du moins, son nom à une ville. s'il ne l'a pas donné au chemin de fer.

—et une autre, ici, au village de Caraqueette. Ces gares ont coûté, en moyenne, \$350 chacune. Vous connaissez mieux que moi ce qu'ont coûté le matériel roulant et les rails. L'ingénieur de la compagnie a déclaré devant moi, durant un dîner offert par le président, que les subventions suffiraient pour construire et équiper le chemin. Il avait alors terminé, à peu près, son exploration, et il basait son estimation sur le plan qu'il avait préparé. La voie est très bonne pour un nouveau chemin, et les rails, bien que considérablement plus légers que ceux employés sur l'Intercolonial et les chemins du Nouveau Brunswick, sont, je crois, de très bonne qualité. En outre, les gares se composent de huit petites plateformes situées le long du chemin pour le débarquement et l'embarquement ou le déchargement et la réception des marchandises.

Je n'ai pas parcouru cette section du chemin depuis Caraqueette jusqu'à Shippigan, soit dix milles d'étendue; mais, d'après la connaissance que j'ai du pays, il n'y a pas un seul pont sur cette section et pas plus de quatre ponceaux sur de petits ruisseaux.

Un autre correspondant s'exprime comme suit :

Je crois que Burns s'est procuré ses rails en donnant comme garantie toutes les obligations autorisées de la compagnie. Un petit nombre de ces obligations seulement ont été vendues, de sorte que Burns aura ses deux subventions pour niveler et équiper son chemin, et je suis convaincu qu'il ne lui restera pas plus de \$2,000, de \$2,500 de ces subventions; mais il lui restera très certainement cette marge. Il est bien connu que Burns se trouvait dans la gêne lorsqu'il s'est engagé dans cette entreprise de chemin de fer, et il se trouve maintenant dans une bonne position. Je suis sûr que... à raison en disant que

M. BLAKE

Burns est toute la compagnie; qu'il est le seul propriétaire du chemin; que pas un dollar n'est sorti de la bourse d'autres personnes pour être placé dans cette entreprise. Il est vrai qu'une déviation de la ligne droite a été faite pour atteindre un moulin de M. Burns, ce qui a allongé la route de six milles.

Un autre correspondant dit :

Le chemin commence à l'Intercolonial, à un demimille, environ, au sud de la rivière Nepesquit, et suit presque cette rivière sur un parcours d'environ quatre milles. De là, un embranchement d'un mille a été construit pour relier le moulin de M. Burns. A partir de la Grande Anse, le chemin décrit une courbe, vers le sud, jusqu'au moulin de M. Burns sur la rivière Caraqueette, à huit milles de la Grande Anse. Cette courbe allonge le chemin d'environ cinq milles. Le pont construit sur la rivière à l'Achigan est pourvu d'une petite culée en granit à chacune de ses extrémités; d'une pile en granit au milieu de la rivière, et de deux tabliers de trente-cinq pieds chacun, environ.

Le pont sur la rivière Caraqueette n'a qu'un tablier de trente pieds environ. Il y a, au ruisseau Bertrand, à quatre milles environ plus bas que le moulin, un pont en bois de 400 pieds, environ, construit sur des pentes et sur chevalets, et aussi un petit pont en bois à Pokeshaw. A la petite rivière, à Caraqueette, il y a un pont en cèdre de 500 pieds environ. Ce sont, je crois, les seules constructions qu'il y ait sur toute la ligne, qui puissent porter le nom de pont. Il y a, en outre, huit ou dix ponceaux en bois, petits et grands, sur des ruisseaux et ravins avec remblais de six à douze pieds. Le nivelage d'une portion considérable du chemin a été distribué en plusieurs contrats. L'un des entrepreneurs m'a dit que ce nivelage coûterait \$1,000 par mille, environ. Le nivelage de la construction des ponts ne coûterait pas au-delà de \$2,000 par mille. Les rails sont très bons, et d'une dimension moyenne. Il y a une gare à la jonction, une autre au moulin-Burns, à Bathurst, une autre à Clifton, une autre à la Grande Anse, une autre au moulin-Burns, à la rivière Caraqueette, et une autre à Caraqueette. Toutes ces gares coûtent en moyenne \$350, environ, chacune.

M. Burns paraît construire lui-même le chemin, et je ne sais pas s'il agit en vertu d'un contrat passé avec la compagnie. Je ne pourrais dire au juste combien ses ouvriers ont reçu en marchandises de ses magasins; mais je ne crois pas me tromper en disant qu'il paie ainsi les trois quarts des travaux, et l'autre quart en argent comptant. Je suis d'avis que les subventions qui lui ont été accordées, si elles sont judicieusement employées, suffiront pour construire et équiper le chemin. De fait, l'ingénieur de la compagnie a déclaré devant moi qu'elles seraient suffisantes, et il a fait cette déclaration après avoir fait l'exploration du chemin. D'abord, des bons hypothécaires furent vendus en Angleterre, pour la somme de £100,000 sur les 60 milles à 98, portant 6 pour 100 d'intérêt. Un versement de cinq pour cent fut demandé, sur le stock souscrit: un petit nombre seulement répondirent, juste assez, je crois, pour former un bureau de directeurs (?), les autres transportèrent leur stock à M. Burns; c'est ainsi qu'il est devenu propriétaire de presque tout le stock.

En Angleterre, le coût du chemin est évalué à environ \$24,000 par mille.

On est généralement sous l'impression que l'argent qui a été payé a été remboursé, depuis, à même les subsides.

Maintenant, M. l'Orateur, j'en viens à l'affaire anglaise. Il y a eu deux prospectus publiés en Angleterre: je n'ai pas vu le premier, mais j'ai pu me procurer une copie du second. Il paraît que ce prospectus disait que la somme de £30,000 avait été préalablement retenue sur l'émission des £100,000 sterling de bons; et le prospectus recommandait l'émission de £70,000, soit la portion non encore prise des £100,000, à 6 pour 100. Bons sterling de £100 chacun portant première hypothèque, rachetables au pair, en 1904, et garantis comme premier privilège. Ils paraissent avoir été émis à 98. Le prospectus dit :

Les gouvernements du Canada et de la province du Nouveau-Brunswick ont donné à la compagnie du chemin de fer de Caraqueette, une co-garantie de £1,280 par mille, s'élevant en tout, à une subvention gratuite de £76,800, étant plus qu'un quart du coût de la construction. Comme garantie du paiement de l'intérêt sur le montant total des bons, pendant trois ans, viz: jusqu'au 1er juillet, 1889, inclusivement, une somme suffisante a été mise de côté et sera déposée à la banque Impériale au nom des syndics.