

necessary to have only two bridges. I do not attach much importance to this estimate.

I suppose the width of the Miramichi River has not varied much since Major Robinson surveyed the line. He gives it as something like 2,300 feet, at all events, 300 feet more than the actual length of the bridges at Newcastle.

**Mr. Mackenzie**—Was it necessary to make this divergence at Newcastle?—Yes; there was a very great necessity for it. The ground is at one place high, and at another low, and we had to go down the side of the hill very gradually.

The highest point is where the line is actually located?—We took the lowest ground we could find, and made a great many different surveys in that direction in order to find it. We selected the line which gave us the best railway, from an engineering point of view.

In reply to a question by Mr. Lawson as to the distance that was saved by crossing the forks of the river near Newcastle, in place of 16 miles higher up at Indian Town, where Major Robinson proposed the crossing, Mr. Fleury says:

**Mr. Lawson**—Would it have increased the length of the line to have brought it by Indian Town?—Yes; it would have increased it about ten or twelve miles.

**Mr. Mackenzie**—Here is your answer, Mr. Fleming, and I am quite sure that it conveys an erroneous impression. You say, "Between Bathurst and Moncton, the line has been straightened some ten or twelve miles, and brought nearer to the centre of population".—Yes.

Upon the same point, Mr. Walter Shanly, M.P., in reply to questions, says:

**Hon. Dr. Tupper**—(Pointing to map)—Between that point (Bathurst) and that (Moncton), is it desirable to save eight or ten miles, and, at the same time, come nearer the centres of population and the sea coast?—Of course.

**Mr. Mackenzie**—But, supposing the grade on this line turns out to be 100 feet per mile and passing through a barren country, while the other line passes through a country that can be cultivated, and no part of the road having a grade of more than 25 feet to the mile. Now, considering these facts (and I get them from official reports), do you consider it advisable to go through this barren tract instead of going the other way?—Under those conditions, I would prefer the line having the better grade and better commercial prospects.

que deux. Je n'attache pas beaucoup d'importance à ce devis.

Je suppose que la largeur de la rivière Miramichi est la même depuis que le Major Robinson a étudié la ligne. Il l'évalue à environ 2,300 pieds, de toute façon à 300 pieds de plus que la longueur réelle des ponts à Newcastle.

**M. MacKenzie**—Est-ce que cette différence était nécessaire à Newcastle?—Oui, elle était très nécessaire. Le terrain est plus élevé à un endroit et nous avons dû descendre la pente petit à petit.

—Est-ce que le tracé suit généralement le plan le plus élevé?—Nous avons pris le plus bas terrain possible, et nos études en ce sens ont été très nombreuses. Nous avons choisi la meilleure ligne pour un chemin de fer d'un point de vue technique.

A la question de **M. Lawson** sur la distance épargnée en traversant la fourche de la rivière près de Newcastle au lieu d'Indian Town, à 16 milles en amont, tel que le Major Robinson l'a proposé, **M. Fleury** répond:

**M. Lawson**—Est-ce qu'il aurait été plus long de faire passer la ligne par Indian Town?—Oui, elle en aurait été allongée d'environ dix ou douze milles.

**M. MacKenzie**—Voici votre réponse, Monsieur Fleming (et je suis presque certain qu'elle donne une fausse impression), vous dites: «Entre Bathurst et Moncton, la ligne a été redressée sur environ dix ou douze milles, et rapprochée des agglomérations urbaines?»—Oui.

Des questions dans le même ordre d'idées sont posées à **M. Walter Shanly**, M.P.:

**L'honorable Dr. Tupper**—(Se servant de la carte) Entre ce point (Bathurst) et ce point (Moncton), est-ce qu'il est souhaitable de sauver de huit à dix milles et de se rapprocher en même temps des agglomérations urbaines et de la côte?—Assurément.

**M. MacKenzie**—Mais supposons que la ligne ait une pente de 100 pieds par mille et qu'elle traverse une région improductive, et que l'autre traverse une région pouvant être exploitée et qu'elle ne présente jamais de pentes de plus de 25 pieds par mille. Maintenant, compte tenu de ces faits (et je les détiens de rapports officiels), est-il recommandable à votre avis de passer plutôt par la région improductive?—Dans les circonstances, je préférerais le tracé avec la meilleure pente et les meilleures perspectives commerciales.