

APPENDICE No 5

cet après-midi-là même—du moins j'ai fait les arrangements pour cet achat et nous avons pris les mesures nécessaires pour le mouvement de ce charbon et nous avons réussi à le faire parvenir à destination. Je me rappelle avoir fait passer 500 wagons de charbon à Black Rock en destination d'endroits de l'Ontario le même jour que l'hôpital de Buffalo a été fermé à cause du manque de charbon, pour la simple raison qui suit. Nous avions une entente en vertu de laquelle les compagnies de chemins de fer ici devaient traiter le charbon comme du charbon peu importé à qui il appartenait. Une bonne partie de la congestion aux Etats-Unis était due à la coutume d'en faire le remisage en différents endroits. Le charbon canadien était mis en mouvement par convois entiers. Dès qu'une commande était reçue pour du charbon canadien on formait un convoi complet et ce convoi était mis en mouvement sans interruption, remisage ou autre formalité, allant directement à leur destination en gares du Canada et les compagnies de chemins de fer étaient obligées de voir immédiatement à leur déchargement. J'ai imposé un droit de surestaries de \$10 par jour par wagon et les compagnies devaient décharger ce charbon et renvoyer le convoi vide immédiatement vers les lignes américaines. Cela voulait dire que ces compagnies étaient en mesure de faire affaires au Canada lorsque, en raison de la congestion des lignes de chemins de fer elles ne pouvaient rien faire pour leurs clients américains. Avec de la coordination vous pouvez faire beaucoup de choses.

Sir HENRY THORNTON: Il est bien difficile d'empêcher les batailleurs de se battre, et l'on peut s'exprimer de cette façon. Il ne sert de rien aux brebis de se réunir en convention pour passer des résolutions en faveur d'une diète végétale si les loups conservent leur habitudes carnivores.

Le PRÉSIDENT: Approuverons-nous l'item?

M. STEWART: Dans l'item B de quelle construction s'agit-il?

M. HENRY: Il s'agit réellement d'améliorations.

M. BROWN: Il n'y a pas d'embranchements.

Sir HENRY DRAYTON: "Construction et améliorations" est un terme général utilisé pour désigner cette classe particulière d'exploitation ferroviaire. Dans ce cas-ci il s'agit surtout d'améliorations.

M. STEWART: Cette somme de l'année dernière doit inclure l'argent dépensé pour la construction du tronçon du Lac Long?

Sir HENRY DRAYTON: Oui. Il y avait l'année dernière ces nouveaux travaux et aussi cet embranchement de Minto?

M. STEWART: Il y a une autre chose que je voudrais demander. Est-ce qu'il n'y a pas dans ce montant une certaine partie qui doit être dépensée pour le chemin de fer de la Baie d'Hudson?

M. BROWN: Oui, \$300,000.

Le PRÉSIDENT: A quelle fin?

M. BROWN: C'est un crédit de l'an dernier.

Sir HENRY THORNTON: C'est pour des fins d'économie. Voici comment: il y a une forte section de la ligne qui s'enlise; il y a encore quelques traverses, des rails et du matériel là-bas que l'on peut empêcher de s'enliser dans le muskeg. Il y a des ponts qui ont besoin d'être réparés. En d'autres mots ce crédit de \$350,000 est simplement dans le but d'empêcher la ligne de se détériorer davantage. De plus nous aurons moins de dépenses à faire plus tard. De fait, je me rappelle que lorsque ce crédit a été voté l'année dernière nous avons calculé qu'à moins de dépenser ce montant le pays perdrait environ \$1,000,000.

Le PRÉSIDENT: L'avez-vous dépensé?

Sir HENRY THORNTON: Une partie, pas tout.