

results more favourable. Competent English authorities had considered that even the 4 feet 8½ inch gauge was too wide by one-half, and it was probable that many of the English roads would ere long, if further enquiries into the working of the Welsh railway should prove as satisfactory as those already made—be altered to the narrow gauge. He thought that these matters were worthy of consideration both by the Commissioners and the House and country generally. He was favourable to the production of the information sought by the motion, for it was no doubt true that great dissatisfaction existed in respect to the affairs of the Intercolonial Railway; in his own Province, the dissatisfaction at the way work had been carried on was certainly very general and very great.

Hon. Mr. Letellier de St Just, referring to the low rates at which some of the sections had been contracted for, said it was a notorious fact that the work could not be done at the prices, and as a matter of course it need not surprise anyone that difficulties had arisen. He was understood to find fault with the mode in which the contracts had been made, and to say that the Commissioners had not taken sufficient pains to let the work to really competent and responsible parties. As the road was, however, a part of the Confederation scheme, he would urge its construction without delay, at least the road proper, and when that was completed alterations could be made in the gauge if desirable.

Hon. Mr. Campbell said whatever importance might be attached to the question of narrow gauge, either in this country or in England, and it was no doubt a question which would receive the attention of those interested in railway matters, the Government must go on with the construction of the Intercolonial Railway without unnecessary delay. The last speaker had properly said that the Railway was a part of the Union compact, and it was well known that some members of the Union had attached great importance to it, so as to render its construction an unavoidable necessity. The Commissioners, it seemed, were held blamable for the manner in which they had invited tenders and given out contracts; but he contended they had taken the only possible course—the course clearly prescribed by the Railway Act, and from which they had no power to deviate. It was true that misfortunes had overtaken some of the contractors, but then it was totally impossible that a road 600 or 700 miles long could be built without some such misfortunes occurring; and it was just as likely that they would occur under the man-

Les frais de construction d'un tel chemin de fer sont moindres; les travaux et autres activités connexes sont réduits; et les résultats sont meilleurs. En Angleterre, des autorités dans le domaine estiment que même l'écartement de 4 pieds 8½ pouces est trop large de la moitié et que probablement avant longtemps, si d'autres examens détaillés du réseau utilisé en Galles sont favorables, un grand nombre des chemins de fer anglais seront transformés au gabarit étroit. L'honorable M. McCully croit que les commissaires, la Chambre et le pays en général doivent songer sérieusement à ces questions. Il favorise la présentation des renseignements visés par la proposition car effectivement, les affaires du chemin de fer Intercolonial ont provoqué beaucoup de mécontentement; dans sa province, ce sentiment est général et très profond.

L'honorable M. Letellier de St Just s'arrête à la question des bas prix des contrats accordés pour la construction de certains tronçons; il est notoire, dit-il, que les travaux ne peuvent pas être exécutés à ces prix-là et les difficultés actuelles ne surprennent personne. On lui a donné lieu de douter de la validité des méthodes d'adjudication utilisées et de croire que les commissaires n'ont pas accordé assez d'importance au choix d'entrepreneurs vraiment compétents et dignes de confiance. Par contre, comme le chemin de fer fait partie du programme de la Confédération, l'honorable M. Letellier de Saint Just engage le Gouvernement à poursuivre les travaux sans tarder, du moins en ce qui a trait au chemin de fer même, et il estime que s'il y a lieu, l'écartement des rails pourra être modifié plus tard.

L'honorable M. Campbell précise que quelle que soit l'importance accordée à la question de l'écartement des voies, dans ce pays ou en Angleterre,—et il s'agit sans doute d'une question qui attirera l'attention des autorités en matière ferroviaire,—le Gouvernement doit poursuivre la construction du chemin de fer Intercolonial sans tarder inutilement. Comme l'a si bien dit le dernier orateur, la construction du chemin de fer est inscrite dans l'accord d'Union et il est bien connu que certains membres de l'Union y attachent beaucoup d'importance, de sorte que ces travaux sont absolument essentiels. Il semble que l'on donne tort aux commissaires pour leurs méthodes d'adjudication; mais, soutient l'honorable M. Campbell, ils ont adopté la seule ligne de conduite possible qui est clairement prescrite aux termes de la Loi sur le chemin de fer. Il est vrai que le sort n'a pas favorisé certains adjudicataires, mais il est absolument impossible de construire une voie de 600 ou 700 milles sans accroc; ces malheurs peuvent survenir aussi bien sous la direction de sociétés ou d'entrepreneurs privés que sous celle du Gouvernement;