

## L'INTERCOLONIAL — DESTITUTIONS A SACKVILLE.

M. EMMERSON demande :

1. Combien l'administration du chemin de fer intercolonial a-t-elle fait de démissions d'employés à Sackville (N.-B.), depuis le 1er décembre 1913; quels sont les noms des personnes ainsi renvoyées et leur emploi, et étaient-elles permanentes?

2. Pour quelle raison s'est-on dispensé de leurs services? Leur a-t-on accordé des allocations de retraite conformément à la loi de la Caisse de prévoyance créée à cet effet, et combien? Sinon, pourquoi?

3. Quel était leur âge respectif, et combien de jours d'avis leur ont été donnés?

4. Les positions ainsi devenues vacantes ont-elles été remplies par d'autres? Dans l'affirmative, par qui, quel est l'âge des nouveaux employés, la nature de leurs occupations antérieures, quel salaire recevront-ils chacun, et par qui ont-ils été recommandés à ces positions?

5. Les employés qui ont été renvoyés, l'ont-ils été pour toujours ou temporairement? Dans ce dernier cas, seront-ils repris quand leurs services seront requis à cette station?

M. REID (au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Deux; Fred. Avard et Warren Carter. Préposés au service des marchandises. Avard était un employé permanent; Carter ne l'était pas.

2. Ils ne s'acquittaient pas de leur service d'une manière satisfaisante. Non. Ils n'y avaient pas droit.

3. Avard, 63 ans. Carter, 65. Un jour.

4. Oui. Claude Estabrooks et Robert Amos. Environ 26 ans chacun. Estabrooks travaillait à la Enterprise Foundry Co. Amos prenait du travail ici et là. \$1.60 par jour. Estabrooks, par R. Trites; Amos, par le chef de gare.

5. Pour toujours.

## L'INTERCOLONIAL—TRANSPORT DU POISSON.

M. SINCLAIR:

1. Quel était, avant le 10 octobre 1911, le coût par 100 livres de transport par express du poisson frais entre Halifax et Mulgrave jusqu'à Montréal et Toronto?

2. Quel était, avant le 10 octobre 1911 le coût par tonne du transport, du poisson frais par grande vitesse, et par chargement de wagon, de Mulgrave et Halifax jusqu'à Montréal et Toronto?

3. Quel était, avant le 10 octobre 1911, le coût de transport par tonne, à grande vitesse, du poisson frais, en quantité moindre qu'un wagon, de Mulgrave et Halifax jusqu'à Montréal et Toronto?

4. Relativement aux questions ci-dessus, nos 1, 2 et 3, quel est dans chacun des cas mentionnés, le coût comparatif, par voie d'express ou de train rapide d'après les tarifs actuellement en vigueur?

5. Quel était, avant le 10 octobre 1911, le coût minimum d'une petite boîte ou d'un petit colis de poisson frais entre Mulgrave et Antigonish?

6. Au sujet de la question n° 5, quel est le coût minimum exigé à présent pour un colis de même dimension?

[M. Sinclair.]

M. REID (au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. D'Halifax et Mulgrave :

Par 110 liv. Par tonne.

A Montréal . . . . . \$1.50 \$30

A Toronto . . . . . 1.75 35

2. Le tarif par tonne est comme suit: d'Halifax à Montréal, \$5.20; d'Halifax à Toronto, \$6.40; de Mulgrave à Montréal, \$5.60; de Mulgrave à Toronto, \$6.80.

3. Le tarif par tonne est comme suit: d'Halifax à Montréal, \$7; d'Halifax à Toronto, \$9.20; de Mulgrave à Montréal, \$7.60; de Mulgrave à Toronto, \$9.80.

4. Les chiffres ci-dessus indiquent le coût comparé du transport par train rapide avec le transport par convoi de marchandises.

5. Par convoi de marchandises, 25 cents.

6. Par convoi de marchandises, 25 cents.

## WAGON PARTICULIER DUFFERIN.

M. MICHAUD demande :

1. Le chemin de fer Intercolonial a-t-il eu en opération sur sa ligne, un wagon désigné sous le nom de wagon d'observation Dufferin ou un Pullman appelé Dufferin? Dans l'affirmative, où a-t-il été construit, quand a-t-il été acheté ou construit par le dit chemin de fer, quel en a été le coût total, combien de temps a-t-il été en usage sur la ligne et sur quelle section et pour quel service?

2. Est-il maintenant converti en wagon privé ou officiel? Dans l'affirmative, pour qui?

3. Quel est le coût probable des altérations et de la reconstruction de cette voiture pour la convertir en wagon privé ou officiel, de son équipement, de son ameublement, etc.?

4. Sera-t-il, une fois converti en wagon privé ou officiel, mis à la disposition de M. F. P. Gutelius, le gérant général?

5. Combien l'Intercolonial a-t-il à présent de wagons privés ou officiels, quels en sont les noms ou les numéros, à l'usage de quels fonctionnaires ou autres personnes sont-ils, respectivement destinés et quel est le coût total de tous ces wagons officiels?

M. REID (au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Oui. Construit par la Crossen Car Manufacturing Co. de Cobourg, (Ont). Donnée à l'entreprise le 13 mai 1905, au prix de \$17,550. Ce wagon a servi comme wagon-salon de relai sur le chemin de fer Intercolonial depuis janvier 1906 jusqu'à janvier 1914.

2. Oui. Comme wagon officiel des fonctionnaires en général pour remplacer le wagon n° 75 détruit par le feu en 1906; coût \$15,000.

3. \$2,000.

4. Oui, mais non pas pour son usage exclusif.

5. Il y a quatre wagons officiels sur l'Intercolonial, numérotés respectivement 28, 34, 35 et 37. Le numéro 28 a été acheté du chemin de fer Grand-Tronc en 1896; coût total, \$4,500; mis au service des fonction-