

taken at prices which could not possibly be remunerative. There had been a partial return made to the other House last session, from which it appeared there was a large staff of assistant Engineers kept on full pay the whole year round, whether work was going on or not, and to him this seemed like an army of officers without soldiers. It would seem there was something wrong about the contracts, for they were being thrown up in large numbers, and it looked as if the tenders had not been made in sincerity and good faith, but as if there had been some inducement held out, or some expectations formed that better terms could be made by throwing up the contracts. Practical men who had been over the ground worked, said that great loss must accrue. Some of the sections where the contracts have been given up will require as much to complete, or nearly so, as if they had never been touched, even after an expenditure of a very considerable amount of money. He had never been as sanguine as some people about the road, but thought, as it had been agreed upon, and its construction commenced, we should look after its interests.

Hon. Mr. McLelan agreed with what had been said of the desirability of having the fullest information before the House. It was true that three or four contracts had been thrown up, but it was not true that either contractors or sureties had been relieved. The report, he said, would be laid on the table in a few days.

Hon. Mr. McCully did not propose to discuss the general questions which had been raised. There was, however, a question which was well worthy of consideration, namely, the advisability or otherwise of proceeding with the Intercolonial Railway construction on the present plans. He referred to an article in the *London Times* of the 18th ult., on the subject of the future of railways. By that article it would appear that railway construction was yet in its infancy, that we were on the threshold of an important revolution, and that railways would be constructed for three-fifths of the cost entailed by the present system. He referred to a railway which was under construction in Russia, the work on which had been suspended by the Emperor, under the impression that the work could be done on a better system, and a commission had been sent to England to examine a certain narrow gauge railway in Wales which had latterly attracted much attention. The gauge of this railway was only two feet, but although an old one, having received its charter in 1832, it had until lately been pooh-poohed by railway men. It was demonstrable that this railway was capable of doing as much work, at a great deal less cost, than any of the broad gauges. The cost of construction of such railways was less and the working and all attendant circumstances would be less and the

adjudés à des prix non rémunérateurs. D'après un rapport provisoire déposé aux Communes lors de la dernière session, il semble qu'une grande équipe d'ingénieurs adjoints reçoivent plein traitement pendant toute l'année, qu'il y ait du travail à faire ou pas, ce qui paraît constituer une armée d'officiers sans soldats. On est prêt à croire que les contrats laissent à désirer, car ils sont abandonnés en grand nombre et il semble que les soumissions n'aient pas été présentées en bonne foi, et que les soumissionnaires aient été poussés ou encouragés à croire qu'en renonçant à leurs contrats, ils pouvaient obtenir de meilleures conditions. De l'avis des praticiens qui ont inspecté les chantiers, il y aura nécessairement une énorme perte. Certains tronçons où les contrats ont été abandonnés exigeront une dépense aussi considérable que si les travaux n'étaient même pas entrepris, ou presque aussi grande. Sur la question du chemin de fer, l'honorable M. Sanborn n'a jamais été aussi optimiste que d'autres, mais il estime que puisque le projet a été autorisé et que les travaux ont été entrepris, il faut en protéger et en surveiller la réalisation.

L'honorable M. McLelan est d'accord qu'un rapport complet devrait être déposé à la Chambre. Il admet que deux ou trois contrats ont été abandonnés, mais il nie que les entrepreneurs aient été exonérés de leurs responsabilités ou que les garanties aient été remises. Le rapport, dit-il, sera présenté dans quelques jours.

L'honorable M. McCully n'a pas l'intention d'élaborer davantage sur les questions générales déjà soulevées. Il veut toutefois attirer l'attention de la Chambre sur le sujet de l'à-propos de poursuivre les travaux de construction du chemin de fer Intercolonial tels que prévus. Il se reporte à un article publié dans le *London Times* du 18 du mois dernier sur l'avenir des chemins de fer. D'après cet article, il semble que les techniques de construction de chemins de fer n'en sont qu'à leurs débuts, qu'une importante mise au point transformera bientôt cette activité et qu'en conséquence, les frais de construction ferroviaire seront réduits des deux cinquièmes. Il cite l'exemple d'un chemin de fer en Russie où l'Empereur a suspendu les travaux de construction, croyant qu'il y avait une meilleure façon de procéder; une commission a alors été envoyée en Angleterre pour examiner dans le pays de Galles un certain chemin de fer dont l'écartement des rails est étroit et dont on parle beaucoup dernièrement. La largeur de cette voie n'est que de deux pieds et bien que la construction de ce chemin de fer ne date pas d'hier,—il reçut sa charte en 1832,—les autorités ferroviaires ont ridiculisé ce système jusqu'à ces derniers temps. Il est démontrable que ce chemin de fer a une capacité aussi considérable que les réseaux à écartement plus large, mais à un coût sensiblement inférieur.