

parcourir le chef de gare pour se procurer l'eau nécessaire aux besoins de la station et de son propre logement?

4. N'est-il pas possible d'obtenir un service d'eau à cette station?

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

1. Oui.

2. En décembre 1913 et janvier 1914, on a creusé un puits qui fournit l'eau en quantité suffisante. Coût total, \$475.

3. L'eau a manqué à cette station du 10 décembre 1913 au 15 janvier 1914, pendant que l'on creusait le puits. En l'absence d'un service d'eau, le chef de gare se procurait l'eau à boire à un endroit sis à environ un quart de mille de la station; pour les autres besoins, il s'approvisionnait d'eau au passage des locomotives.

4. Répondu sous le n° 4.

#### CANTONNIERS DE L'INTERCOLONIAL.

M. WM CHISHOLM demande:

1. Au cours de l'été dernier, combien l'Intercolonial a-t-il employé de cantonniers, y compris les chefs d'équipe, entre Mulgrave et Marsby-Hope?

2. Quels sont les noms des cantonniers réguliers ainsi employés et les numéros des sections où on les emploie?

3. Quand ces cantonniers ont-ils été nommés?

4. Quel était l'âge respectif de chacun d'eux à la date de leur emploi?

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

1. Dix chefs d'équipe et vingt-quatre cantonniers.

2, 3 et 4. Voir l'état annexé.

#### INTERCOLONIAL—RECETTES DES TRAINS ENTRE SAINT-JEAN ET HAMPTON.

M. EMMERSON demande:

1. Quelles ont été les recettes du service des voyageurs, des messageries, etc., provenant des trains locaux nos 132, 136, 138 et 156 circulant entre Saint-Jean et Hampton, sur l'Intercolonial, pour chaque mois des années 1910, 1911, 1912 et 1913?

2. Quelles ont été les recettes de mêmes sources et de transport du lait sur les trains de l'Intercolonial n° 7 et n° 8, entre Saint-Jean et Sussex, pour chaque mois des années 1910, 1911, 1912 et 1913?

3. Quelle proportion des dépenses a été imputée sur ces divers trains chaque année, et les totaux pour chaque mois de chacune des années susdites?

4. Quelles ont été les recettes aux stations de Rothesay, Hampton et Torryburn, provenant du service des voyageurs et des colis respectivement au cours des années 1910, 1911, 1912 et 1913, et pour chaque mois de chacune de ces années.

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

1. L'état portant la marque "A" (déposé entre les mains du greffier de la Chambre) indique les recettes provenant du service-voyageurs des trains nos 132, 136, 138 et 156

[M. Emmerson.]

à certaines époques des années 1910, 1911, 1912 et 1913 où il en fut tenu compte séparément. Pour les mois qui ne sont pas mentionnés, il n'a pas été tenu de compte séparé des recettes: d'où absence de renseignements. Les compagnies de messageries n'ont pas de service sur ces trains de banlieue.

2. Durant la période en question, il n'a pas été tenu de compte distinct des recettes des trains nos 7 et 8.

3. Il n'existe pas de compte séparé des frais de circulation de ces trains pendant cette période-là.

4. L'état portant la marque "B" (déposé entre les mains du greffier de la Chambre) indique le chiffre des recettes provenant respectivement du service des voyageurs et de celui des marchandises à Rothesay, à Hampton et à Torryburn au cours des années 1910, 1911, 1912 et 1913.

#### INTERCOLONIAL—LE PONT D'ANTIGONISH.

M. WM CHISHOLM demande:

1. Quand ont été ouvertes les soumissions pour la construction des piliers en béton dans l'ouvrage de l'approche sur chevalets servant d'abord au pont de chemin de fer près de la station d'Antigonish?

2. Quand a été adjugé le contrat?

3. Quelle a été la cause du délai apporté à la signature de ce marché?

4. Quelle a été la date fixée pour le parachèvement des travaux?

5. Une demande a-t-elle été faite par l'entrepreneur, ou en son nom, en vue d'obtenir un prolongement de temps pour finir l'entreprise?

6. Quelles raisons ont été alléguées dans ce but?

7. Pourquoi a-t-on refusé cette demande, vu surtout qu'il y a eu délai dans l'adjudication des travaux, et la dépense beaucoup plus considérable rendue nécessaire par le fait d'avoir à accomplir cet ouvrage en plein hiver?

8. Les entrepreneurs ont-ils interrompu leurs travaux?

9. Quels arrangements ont-ils été pris dans le but de terminer les travaux?

10. Le département des Chemins de fer en est-il arrivé à un règlement de compte avec les entrepreneurs pour les travaux déjà accomplis? S'il en est ainsi, quelle est la nature de ce règlement?

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

1. 3 octobre 1913.

2. 30 octobre 1913.

3. Des considérations générales, provenant de la filière à suivre dans l'expédition des affaires du département, entre la date de l'ouverture des soumissions et celle du décret ministériel concédant l'entreprise.

4. Les travaux devaient être terminés le 1er février 1914.

5. Oui, la demande a été faite verbalement, à l'ingénieur en chef.