

question, et nous pourrons la discuter lorsque je présenterai le budget supplémentaire.

Le crédit est voté.

LE "GLENDON,"

L'item 129 étant lu,—

M. DEVEBER—Je profiterai de cette occasion pour rectifier une assertion qui a été faite en Chambre par l'honorable député de Northumberland, à l'effet que l'un des propriétaires, ou le propriétaire du *Glendon* lui avait dit qu'il aurait accepté la moitié du prix payé par le gouvernement pour ce vapeur, plutôt que d'en perdre la vente. Avec le consentement de la Chambre, je lirai un télégramme des propriétaires de ce bateau qui contredit cette assertion. Il est comme suit:—

"ST. JEAN, N.-B., 30 MARS 1876.

"A. B. DEVEBER, Ecr., Ottawa.

"Nous n'avons jamais dit à Mitchell que nous aurions mieux aimé vendre à \$10,000; nous avons vendu à vingt à contre-cœur, et nous sommes prêts à faire un affidavit à cet effet."

Ce télégramme est signé par les propriétaires.

Hon. M. MITCHELL—Qui sont-ils?

M. DEVEBER—Daniel W. Clarke, J. D. Macdonald et Robert J. Leonard.

Hon. M. MITCHELL—Je répète que l'un des messieurs dont le nom est apposé à ce télégramme m'a dit cela.

M. DEVEBER—Lequel?

Hon. M. MITCHELL—Robert J. Leonard.

L'item est adopté et la Chambre s'ajourne à 1.40 A.M.

CHAMBRE DES COMMUNES.

SAMEDI, 8 avril 1876.

L'ORATEUR prend le fauteuil à 3 heures p. m.

VIEUX RAILS.

Hon. M. MACKENZIE — Je propose que la Chambre se forme en comité général lundi prochain, pour examiner la résolution suivante:

"Qu'il est expédient d'autoriser le gouvernement à disposer temporairement des rails de fer à mesure qu'ils seront enlevés des chemins

de fer du gouvernement, en les prêtant à des compagnies qui construisent des chemins qui peuvent être considérés comme alimentant les lignes du gouvernement, ces rails devant être remis poids pour poids aux hangars du gouvernement à la jonction des lignes quand ils seront enlevés."

La motion est adoptée.

BUDGET SUPPLÉMENTAIRE.

Hon. M. CARTWRIGHT—En proposant que la Chambre se forme en comité des subsides, pour examiner le budget supplémentaire, je dois dire que ce budget se compose en grande partie de sommes qu'il s'agit de revoter, ou de sommes déjà dépensées, à l'exception de trois items, au sujet desquels des mandats spéciaux ont été pris, et qui ont été soumis à la Chambre.

L'item le plus important quant à la somme demandée est celui qui a rapport au matériel roulant supplémentaire du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et du changement de la voie des chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Une bonne partie des frais de ce changement de voie sera remboursée par la vente des vieux rails. L'item le plus fort ensuite est celui de \$169,000, qui est la balance non-dépensée du crédit voté pour le relèvement de la frontière entre le Canada et les Etats-Unis, et entre Ontario et le Nord-Ouest. Le premier relèvement a été conduit sous la surveillance directe du gouvernement impérial.

Un autre item très élevé se compose de différentes sommes pour des travaux publics imputables sur le revenu, et qui s'élèvent en tout à \$135,000. Ces sommes ont déjà été dépensées et figurent dans l'état que j'ai soumis à la Chambre lorsque j'ai fait mon exposé financier.

Un autre item considérable est celui de la police à cheval du Nord-Ouest. Il comprend \$41,000 pour arrérages des exercices de 1873-74 et 1874-75. La Chambre comprendra facilement qu'en poursuivant l'organisation de ce corps de police à une pareille distance, lorsque les communications mettent souvent plusieurs mois à arriver à Ottawa, il est très difficile de faire une estimation exacte de la somme nécessaire. La dépense est d'environ \$1,000 par tête, par année. Cela n'est pas excessif, si l'on songe à

Hon. M. CARTWRIGHT