

ché, sur des obligations et d'une manière beaucoup plus satisfaisante qu'au moyen d'actions, l'argent nécessaire à la construction du chemin et conséquemment ils ont préféré diminuer le capital-actions de la compagnie et augmenter le chiffre des obligations.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Les actionnaires veulent se décharger de la responsabilité qui tomberait sur eux s'ils étaient obligés de fournir un capital plus considérable.

L'honorable M. WILSON: Cela prouve que les citoyens de Brandon qui sont prêts à prendre \$50.000 d'actions dans ce chemin ne le font qu'avec l'entente qu'ils auront le droit d'émettre \$50.000 d'obligations par mille et qu'avec ces obligations ils construiront le chemin et feront les autres travaux qui seront nécessaires, et ils empêcheront ensuite chacun d'eux la balance. Si mon honorable ami croit que c'est une transaction que l'on puisse approuver, pour ma part je ne le crois pas, et je veux exprimer ma désapprobation. Il n'y a aucun doute que l'intérêt de la ville de Brandon demande que ce chemin de ceinture soit construit. Mais en quoi cela intéresse-t-il tout le pays? C'est une question qui n'intéresse que les expéditeurs et qui ne sera pas pour le bénéfice de la ville de Brandon. Pourquoi alors venir devant le parlement fédéral demander une charte comme celle-ci? Je ne blâme pas l'honorable sénateur de Toronto (l'honorable M. Jones) d'appuyer un bill qui lui permettra de transporter ses marchandises à meilleur marché, mais je prétends que nous devrions sauvegarder autant que possible les droits provinciaux. Nous avons, sans y regarder, accordé des chartes à des chemins locaux un peu partout dans tout le Canada. Nos législatures provinciales nomment des commissions de chemins de fer. Pourquoi? Si le parlement fédéral doit prendre la réglementation de tous les chemins de fer, à quoi serviront alors ces commissions provinciales.

Je voterai avec plaisir en faveur de la motion de l'honorable sénateur de Belleville parce que je crois qu'elle est dans l'intérêt du pays. Le gouvernement fédéral n'a pas le droit, parce qu'il est le plus fort, d'empiéter sur les droits des provinces. J'ai pleine confiance que les législatures provinciales sont plus en état de veiller aux intérêts des

Hon. M. KERR (Toronto).

chemins de fer provinciaux que le parlement fédéral. Je refuserai donc mon assentiment au rapport du comité, parce que si je l'acceptais je sanctionnerais un principe contre lequel je voterais à la deuxième ou troisième lecture du bill.

La Chambre vote sur l'amendement qui est rejeté sur la division suivante :

ONT VOTE POUR :

Les honorables messieurs

Baird,	DeVeber,
Bostock,	McMullen,
Coffey,	Power,
Davis,	Robertson,
Ross (Halifax),	Lovitt,
Ellis,	Roy,
Fiset,	Scott,
Gibson,	Talbot,
Godbout,	Watson,
Jaffray,	Wilson,
Jones,	Wood,
Kerr (Cobourg),	Yeo,
Kerr (Toronto),	Young.—26.

ONT VOTE CONTRE :

Les honorables messieurs

Bernier,	Landry,
Boucherville, de,	Lougheed,
Bowell	McDonald
(sir Mackenzie),	(Cap-Breton),
David,	McSweeney,
Drummond	Sullivan,
(sir George),	Tessier,
Forget,	Wilson.—14.
Hingston	
(sir William),	

BILL DES BREVETS DE FRANKLIN MONTGOMERY GRAY.

DEUXIEME LECTURE REMISE A PLUS TARD.

L'honorable M. KERR (Toronto) propose la deuxième lecture du bill (n° 122) intitulé : "Acte concernant les brevets de Franklin Montgomery Gray."

L'honorable M. POWER : On se rappelle qu'il y a quelque jours nous avons eu une discussion sur un bill concernant certains brevets et qu'alors l'honorable sénateur de Toronto a fait remarquer à la Chambre que nous accordions ces bills un peu trop aisément. On a dit qu'il serait désirable à l'avenir que lorsque les bills de ce genre viendront en deuxième lecture, on saisirait cette occasion pour apporter les objections que l'on peut avoir à leur adoption. Je veux donc appeler l'attention de cette Chambre et plus particulièrement des membres du comité des bills privés sur le fait que ce