

Le gouvernement fédéral devra nommer un juge de cour de comté pour le district de Caribou et Lillouet, au traitement de \$2,400, et ce juge recevra du gouvernement local la commission de magistrat stipendiaire, à laquelle sera attaché un traitement de \$500; on demandera l'autorisation législative pour cet arrangement, s'il y a nécessité, ainsi que pour le paiement du juge.

Le mémorandum ci-dessus comprend tous les sujets sur lesquels il existe quelque contestation ou différend entre le gouvernement du Canada et celui de la Colombie-Britannique, et l'exécution des dispositions qu'il exprime constituera un plein et entier règlement de réclamations respectives des deux gouvernements.

A. CAMPBELL.  
WM SMITHE.

DEVIS pour une ligne de chemin de fer à construire d'Esquimalt à Nanaimo, dans l'Île de Vancouver, Colombie-Britannique.

1. Le chemin de fer sera à voie unique, de la largeur de quatre pieds huit pouces et demi, avec les garages nécessaires.

2. Les alignements, les pentes et rampes et les courbes seront les meilleures que permettra la configuration du terrain. Le maximum des pentes et rampes sera de quatre-vingts pieds par mille; et le rayon minimum des courbes, de huit cents pieds.

3. Dans les sections boisées, le terrain sera découvert sur une largeur de cinquante pieds de chaque côté du centre de la voie; les broussailles et troncs d'arbres seront entièrement consumés et on n'en devra point jeter sur les terrains adjacents.

4. Les souches seront arrachées dans l'étendue des déblais ayant moins de trois pieds de profondeur ou des remblais ayant moins de deux pieds d'épaisseur.

5. Les souches seront coupées rez terre dans les portions où les remblais auront moins de quatre pieds et plus de deux pieds de hauteur.

6. Dans les établissements, la voie devra être fermée de chaque côté de clôtures solides, conformes à la loi.

7. Il sera établi des traversées, avec fossés-bestiaux et écriteaux, aux endroits où cela sera nécessaire.

8. La largeur des tranchées à la base sera de 20 pieds; celle des remblais de 16 pieds.

2. On établira un drainage suffisant au moyen de rigoles à découvert ou sous terre.

10. Tous les ponts, ponceaux et autres constructions devront être de dimension et de force amplement suffisantes pour l'usage auquel ils doivent servir.

Les piles et culées des ponts devront être soit de maçonnerie massive et solide en pierre, soit de charpente de fer ou de bois, et devront égalier en qualité, dans les détails essentiels, les meilleurs ouvrages de genre établis sur le chemin de fer canadien du Pacifique dans la Colombie-Britannique.

Les ponceaux en forme d'arche seront de bonne et solide maçonnerie, égalant sous tous les rapports les constructions semblables adoptées pour le chemin de fer du Pacifique dans la Colombie-Britannique. Les ponceaux de coupe carrée devront être soit en maçonnerie, en fer ou en bois.

11. Les bâtiments de gares à voyageurs, les hangars à fret, ateliers, remises de locomotives et autres bâtiments et quais, devront être en assez grand nombre et de dimensions assez grandes pour suffire à tous les besoins du trafic sur la voie: et seront soit en pierre, en brique ou en bois et d'une construction forte, solide et élégante.

12. Les rails seront d'acier pesant au moins cinquante livres par verge courante, d'un profil approuvé, avec des joints-éclisses du meilleur système.

13. La chaussée sera bien ballastée avec du gravier net ou d'autres matériaux convenables.

14. Les entrepreneurs fourniront des commodités de garage suffisantes pour les besoins du trafic.