

Provinces would lose by the arrangement now contemplated, inasmuch as this debt was included in the assets with which Canada entered the Union. This statement was not in accordance with the facts, for while the Great Western debt was treated as a good asset in the original Confederation negotiations at Quebec, he had good reason to know that since no statement of the claim was furnished at the time in detail it was estimated at an amount considerably under what is covered by the settlement which this hon. House is now asked to confirm. It had not been his intention to add a single word to what had been so well said by the Hon. Postmaster-General in support of the Bill at its second reading, but having taken a somewhat active part in endeavouring to bring about a settlement of this long-pending Government claim against the Great Western Railway Company, he availed himself of this opportunity to state one or two reasons why he had felt justified in urging the Government, and asking the Legislature to make a reasonable concession to the company. These reasons he would state more particularly for the information of the members from the Maritime Provinces, who would not be as familiar with the circumstances connected with the arrangements between this company and the Government of the old Province of Canada, as the members from Ontario. When the Great Western Railway was first projected, the New York Central Railway Company took a large amount of stock in the enterprise, with the understanding that a narrow gauge corresponding with the gauge of the New York Central, would be laid upon this Railway. Had this been done the Great Western could have been used for carrying freight to and from the West, and this extensive traffic would have made stock in the Great Western an excellent investment. Instead of their being allowed to adopt this narrow gauge, which would have proved of such advantage to them, the Government obliged the Company to adopt a wide gauge, and the result was, the New York Central Company disposed of the stock they had taken in it, and the only traffic received from that company was carried at a great disadvantage until the Great Western Company at a vast expense laid down a third rail. This was one reason why the company should be entitled to the consideration of the Government. There was another, and, perhaps, a stronger reason in the fact, that nearly every dollar of the stock of the company was taken in England on the assurance, based upon an Order in Council, that the Great Western Railway would form the western end of the Grand Trunk Railway, but soon after the Great Western had been completed a rival line was

de la Nouvelle-Écosse (M. McCully) a dit que les Provinces Maritimes allaient subir des pertes à la suite des dispositions envisagées dans la mesure où cette dette figurait dans l'actif avec lequel le Canada est entré dans l'Union. Ce point de vue est démenti par les faits car si la dette de ce chemin de fer a été considérée comme faisant partie de l'actif au moment des premières négociations de Québec sur la Confédération, elle a été évaluée à un montant sensiblement plus faible que celui prévu dans l'accord que l'on demande au Sénat de ratifier. Il poursuit en disant ne rien vouloir ajouter à l'intervention si pertinente de l'honorable ministre des Postes lors de la deuxième lecture du Bill mais, étant donné qu'il a travaillé si longtemps au règlement de cette affaire, il tient à saisir cette occasion pour expliquer les raisons pour lesquelles il l'a recommandé au Gouvernement et demande au Parlement de faire des concessions raisonnables à la Compagnie. Ces renseignements intéressent plus particulièrement les sénateurs des Provinces Maritimes qui sont moins au fait des circonstances dans lesquelles avaient été conclus ces accords entre la Compagnie et le Gouvernement de l'ancienne Province du Canada. Au moment de la constitution de la Compagnie du grand chemin de fer Occidental, la Compagnie du chemin de fer New York Central a acheté un grand nombre des actions émises à condition que la Compagnie du grand chemin de fer Occidental adopte des voies à faible écartement correspondant à celles de la New York Central. Si cela avait été fait, le grand chemin de fer Occidental aurait pu transporter les marchandises à destination et en provenance de l'Ouest, ce qui aurait valorisé les actions qu'elle a émises. Au lieu de cette solution avantageuse, le Gouvernement a contraint la Compagnie à adopter un écartement de voie plus grand, ce qui a conduit la New York Central à vendre les actions qu'elle possédait et a placé le grand chemin de fer Occidental dans une situation désavantageuse jusqu'au moment où il a posé un troisième rail à grands frais. C'est là une des raisons pour lesquelles la Compagnie a droit à ce que le Gouvernement lui ménage. Il y a une deuxième raison qui est peut-être encore plus importante, à savoir que la quasi-totalité des actions de la Compagnie ont été acquises en Grande-Bretagne avec l'assurance, fondée sur un décret, que la grand chemin de fer Occidental formerait la partie occidentale du réseau Grand Tronc; toutefois, peu de temps après la fin des travaux de construction, le Gouvernement a subventionné une ligne rivale parallèle à celle du grand chemin de fer Occidental sur la plus grande partie du parcours, à environ 18 milles de distance.