

lbs. to the lineal yard—of the best quality of iron; he proposed 5,000 cubic yards of ballast to the mile; he proposed a fish or some other equally good splice joint, and as regards bridges, he said:—“All bridges are intended to be built of durable materials and in the most substantial manner; all openings of more than 20 feet span are intended to have wrought iron beams placed on substantial bridge masonry.”

“In establishing the Intercolonial Railway,” he says:—“I think it would be a mistaken and dangerous economy to introduce the construction of any bridge structures, except that of a permanent and substantial character.” The estimate of the cost of construction was founded on this style of work, and these estimates formed the basis of the arrangements made at London in 1866. They formed the basis on which the negotiations for a loan were conducted with the British Government, and the basis upon which the money was eventually raised. He could not help thinking, therefore, that any substantial deviation from that basis, was something like a breach of faith towards the Provinces most deeply interested, as well as towards the Imperial Government, which had lent its guarantee to raise the necessary funds. When he understood that the bridges on this line were to be built of wood, he confessed to have felt much disappointment. He believed it was a great mistake, and when he saw by the Report of the Commissioners lately laid before Parliament, that they had, to some extent, abandoned this idea, and that they were going to build, at least six or seven of the important structures of iron, he felt that they were on the right track, and he hoped they would still re-consider their determination as to the others, and see whether in the interest of the Dominion, it would not be better, and really cheaper, that the whole should be built of iron. The Commissioners were not building the road to hand over to others—they were building for the country, and the country had to maintain it. The question of cost was not therefore confined to the charges of construction, in the first instance, it included the question of maintenance as well. In estimating the cost of the road with wooden bridges, it would be necessary to lay aside and consider as part of the cost, such a sum of money as would furnish the means to replace the bridges when worn out. And as the life of a wooden bridge did not exceed ten or twelve years, it was clear that the amount to be calculated for rebuilding, would form a very considerable item. If then there even were some considerable difference in the first cost, that difference was more apparent than real; but it was very doubtful whether the difference, even in this respect, would be large. The Commissioners themselves

mille; des éclisses ou autres joints de même qualité. Voici ce qu'il dit au sujet des ponts: «Tous les ponts doivent être construits avec des matériaux durables et de la façon la plus solide possible; dans toutes les ouvertures de plus de 20 pieds d'écartement, il faut placer des poutres en fer posées sur des travaux de maçonnerie solide.»

«Dans la construction du chemin de fer Intercolonial,» dit-il, «je crois qu'il serait économiquement mauvais et dangereux de construire des structures de pont qui ne seraient pas permanentes et solides.» Les coûts estimatifs de la construction ont été établis d'après ce genre de travail, et ces approximations ont servi de base à l'entente intervenue à Londres en 1866. Elles ont également servi de base aux négociations amorcées auprès du Gouvernement britannique en vue d'un prêt et à la somme d'argent qui a été éventuellement accordée. En conséquence, il ne peut s'empêcher de croire que toute déviation importante à cette règle pourrait être considérée comme un abus de confiance envers les provinces les plus intéressées et envers le Gouvernement impérial qui s'est porté garant des fonds nécessaires. Lorsqu'il s'est lui-même rendu compte que les ponts de cette ligne devaient être construits en bois, il admet avoir été très déçu. Selon lui, ce fut là une grave erreur. Quand il s'est rendu compte d'après le rapport soumis dernièrement à la Chambre par les membres de la Commission, qu'ils avaient, en quelque sorte, abandonné cette idée et qu'ils recommandaient de construire au moins six ou sept ponts en structures de fer, il s'est dit qu'ils étaient sur la bonne voie, et il espère qu'ils considéreront de nouveau leur recommandation et qu'ils décideront si, dans l'intérêt de la Puissance, il ne serait pas préférable et réellement moins coûteux de les construire tous en fer. Les commissaires ne construisent pas la ligne pour la remettre à d'autres—they la construisent pour le pays, et c'est le pays qui devra en assurer l'entretien. En conséquence, la question des coûts ne se limite pas seulement aux frais de la construction, mais doit aussi comprendre l'entretien. En établissant les coûts estimatifs d'une route avec des ponts en bois, il faudrait mettre de côté un montant d'argent pour payer le remplacement des ponts hors d'usage, et ce montant doit être considéré comme partie intégrante des coûts. Comme la durée d'un pont en bois ne dépasse pas dix ou douze ans, il est clair que le montant prévu pour le reconstruire constitue un article de dépense très important. Même si la différence dans les coûts initiaux est importante, cette différence est plus apparente que réelle; il est très douteux, cependant, que même à cet égard, la différence soit grande. Les com-