

the country, wood would have to be carried a long distance at a considerable cost, and this fact, taken in connection with the saving in masonry and the greater durability of iron, decided the Commissioners to build those structures of that material, whenever they are over 60 feet span. In conclusion, Mr. McLelan stated that the cost of the railway would be, in all probability, from \$5,000 to \$10,000 less per mile than the average cost of railways in the United States and would not be exceeded by any in respect to durability and security.

**Hon. Mr. Wark** was not disposed to enter into the discussion of the important subjects opened up by the honourable gentleman at that late stage in the Session; but an opportunity would probably occur hereafter when he could debate the question. As respects the cost of engineering, however, four-fifths of the railway had yet to be built, and it was impossible to make comparison of the expense which could be considered reliable.

**Hon. Mr. Mitchell** said this was a subject upon which he naturally felt a deep interest, and was called upon to make some observations in reply to the honourable gentleman from Kent. That gentleman did not put the matter fully to the House when he charged against engineering expenses upon the Intercolonial, when comparing it with other lines, the whole cost which had been incurred in former years. The cases were entirely different. Those American lines, which had been quoted, showed merely the necessary outlay in locating each of these particular lines, while the outlay that had been incurred for many years past, and which it was now contemplated by the argument of the honourable gentleman, to charge against the engineering cost of the line, could not fairly be so charged, as a large portion of this expense in the past nine years had been incurred, not in engineering expeditions connected with the location of the *present route of that work*, but in endeavouring to meet the demand from a large portion of the public, as well of New Brunswick as of Canada, to find a shorter, and, if possible, a better route on the western side of the province of New Brunswick.

An examination of the ten or twelve trial routes which caused this expense, most of them from one to two hundred miles distant from the present line, will account for the expenses to which the honourable gentleman refers; but he could scarcely imagine that any person, who wished to deal fairly, could attempt to charge against the engineering expenses of the present route, for the purpose of making out a case against the Government and their officers, the expenditure of the last nine years upon the various trial lines to

construction devrait être transporté sur de grandes distances et ce à grands frais pour cette raison, et à cause des économies réalisées avec les travaux de maçonnerie et du fait de la meilleure résistance du fer, les commissaires ont décidé d'utiliser ce métal pour ériger les ponts d'une portée de plus de soixante pieds. En conclusion, M. McLean déclare que la ligne de chemin de fer coûterait, selon toute probabilité, de \$5,000 à \$10,000 de moins au mille que la moyenne des lignes des États-Unis et qu'elle n'aurait pas son pareil en matière de résistance et de sûreté.

L'honorable M. Wark n'est pas disposé à discuter les points importants soulevés par l'honorable sénateur si près de la fin de la session; mais on aura probablement l'occasion de débattre la question plus tard. Il souligne toutefois, à propos du coût des travaux d'ingénierie, que les 4/5 du chemin de fer ne sont pas construits; de plus, il est impossible de comparer avec exactitude les dépenses à encourir.

L'honorable M. Mitchell déclare que cette question l'intéresse vivement et qu'il se sent dans l'obligation de faire quelques commentaires pour répondre à l'honorable sénateur de Kent. Ce dernier n'a pas tout exposé à la Chambre lorsqu'il tempêtait contre les dépenses occasionnées par les travaux d'ingénierie de l'Intercolonial, en les comparant à celles engagées pour d'autres lignes au cours des années précédentes. Les cas étaient tout à fait différents. Les dépenses des lignes américaines citées correspondaient aux dépenses normalement nécessaires au tracé des voies, tandis que les dépenses encourues ici depuis plusieurs années, sur lesquelles l'honorable sénateur a fondé son argument, ne peuvent y être comparées. En effet, au cours des neuf dernières années, une grande partie de celles-ci concernait non les travaux d'ingénierie liés au tracé de la voie, mais les recherches effectuées en vue de répondre aux besoins d'une large section du public, du Nouveau-Brunswick ou du Canada, d'avoir une route plus rapide et meilleure, si possible, dans l'ouest du Nouveau-Brunswick.

Une étude des dix ou douze routes expérimentales qui ont occasionné cette dépense et dont la plupart sont à 100 ou 200 milles de la ligne actuelle justifiera les frais mentionnés par l'honorable sénateur; mais il peut difficilement s'imaginer que quelqu'un voulant discuter honnêtement de cette affaire puisse, en vue de fonder ses plaintes contre le Gouvernement et ses fonctionnaires, essayer d'imputer aux frais de recherche technique de la route actuelle les dépenses des neuf dernières années effectuées pour les différentes lignes expé-