

conducteur qui enfreindrait cette règle devrait, comme le soldat qui manque à la consigne, être traduit au conseil de guerre, destitué de suite et mis en prison en attendant son procès.

D'ailleurs, que font quelques minutes de retard, si elles ont pour effet d'éviter un désastre comme celui qui vient d'avoir lieu à St. Thomas, le 15 juillet 1887. Si une loi rendait les compagnies responsables des accidents par collision, lorsqu'il y a une perte de vie, vous verriez la différence de suite; ces *tamponnements ou embrassements* n'auraient plus lieu. Une loi stricte et sévère forcerait les compagnies à une telle prudence que toute collision deviendrait impossible, ou bien on ferait des voies doubles.

On dira peut-être qu'une telle loi serait vexatoire ou préjudiciable à la propriété des compagnies.

Alors, que l'on trouve mieux pour garantir la sûreté publique!

Le seul moyen tout de même d'éviter une collision, si on n'a pas de voie double, serait de ne laisser partir aucun train sans être certain que la voie est libre, au moins savoir où se rencontrer sur les voies d'évitement. Pour cela il faut que le télégraphe soit aux mains d'employés fidèles, et eux aussi sévèrement contrôlés. Autrement, sans une organisation d'une grande exactitude, et d'une infaillible sévérité, on n'est pas à bout d'accidents de ce genre, aplatissement par collision, etc.

ÉTAT D'UN PONT DU " SOUTH EASTERN " SUR LA RIVIÈRE CHIBOUETTE A SAINT HUGUES

Les réflexions qui précèdent, viennent à la suite de l'examen d'un pont sur la rivière Chibouette à St. Hugues. Ce pont appartient à la compagnie du " South Eastern." Il a été bâti au printemps 1878, par une compagnie canadienne du comté de Bagot, d'après les

plans de M. John Foster, ingénieur et entrepreneur du chemin.

Ce chemin a été vendu, il y a quelques années, à la compagnie du " South Eastern," qui vient de le revendre, paraît-il, au Pacifique Canadien.

Ce pont a été construit en bois de pruche sur piliers, appuyés sur des chantiers de bois aussi de pruche, quelques-uns des piliers sur quelques pilotis aussi en bois, ces appuis en bois reposent sur la terre nue.

Il y en a qui sont dans un état avancé de décomposition, quelques pilotis ont perdu l'équilibre sous l'action de la pesanteur.

Les plus hauts piliers en bois ont 55 pieds de hauteur, ce sont des morceaux quarrés de six pouces sur huit. Il y en a d'autres un peu plus gros, sans aucune retraite, de sorte que on voit plier certaines travées lors du passage des trains. Il y a quelques années, cet abaissement était plus marqué dans la partie qui traversait la rivière. Cette partie a été changée par un pont en fer de 180 pieds de longueur.

Tout le pont mesure 600 pieds de longueur. Il reste de l'ancien pont en bois 120 pieds.

La plus grande hauteur du pont, au-dessus du lit de la rivière, est de 60 pieds. Ce pont a subi l'action de la chaleur et de l'humidité depuis neuf ans. Il n'a pas été peinturé.

Les officiers de la compagnie le trouvent bon, parceque les trains passent dessus sans encombre, disent-ils. Nous n'aimerions pas à faire la preuve de passer à travers pour établir qu'il n'est plus solide, ce serait un argument *ad hominem* peu agréable.

Dans tous les cas, s'il arrivait un accident, on ne pourrait plaider la force majeure, car il serait facile d'établir que ce pont n'offre plus les garanties de solidité suffisante pour mettre une